Carpeta 6 / Caja 90

(A) Temas Propuestos para los cursantes del CEM 2009

(B) Discurso 16º Aniversario "Bautismo de Fuego"

(C) Experiencias recogidas en las Operaciones de la FAS en el conflicto MLV

(D) Documento de Rendición

(E) Borrador correcciones del libro "EFEMERIDES"

Entregados por el Brig. Juan Manuel, Correa Cuenca.

UTIL·OF


INDUSTRIA ARGENTINA
7 794765 000599
CARP VELOZ F 55



A / Carp. 1

MALVINAS - TEMAS PROPUESTOS POR LOS CURSANTES DEL CSEM 2009

CONFERENCIA ESTADO MAYOR – FUERZA AÉREA SUR CSEM 2009

CUESTIONARIO PROPUESTO:

EJES CENTRALES DE LAS PREGUNTAS: **CONDUCCIÓN Y ESTADO MAYOR**

1) **PROCESO DE PLANIFICACIÓN DE COMANDO (PPC):**

a. ¿QUE TAN ESCOLÁSTICO LE RESULTÓ AL ESTADO MAYOR LA APLICACIÓN DEL PROCESO DE PLANEAMIENTO PREVIO A LAS OPERACIONES?

b. ¿COMO LO FUE DURANTE LAS OPERACIONES?

c. ¿QUE JUICIO DE VALOR LE MERECE LA CALIDAD DEL PLANEAMIENTO DEL ESTADO MAYOR?

2) **EL ESTADO MAYOR:**

a. ¿COMO FUERON SELECCIONADOS SUS INTEGRANTES?

b. ¿COMO ERA LA COMPOSICIÓN CUALITATIVA Y CUANTITATIVA?

c. ¿POR QUE SE ORDENÓ EL RELEVO DEL PRIMER A-2 Y COMO SE CUMPLIÓ ESTA FUNCIÓN DURANTE SU AUSENCIA? ¿TUVO INCONVENIENTES CON ALGÚN OTRO INTEGRANTE Y DE SER FACTIBLE CONOCER CUALES FUERON LAS MOTIVOS?

d. ¿COMO ERA EL RÉGIMEN DE TRABAJO?

3) **INTEGRIDAD E INDIVISIBILIDAD DEL PODER AÉREO. UNIFICACIÓN DEL PODER AÉREO. ORGANIZACIÓN OPERACIONAL DE LOS COMANDOS.**

a. ¿COMO FUE EL PROCESO DE UNIFICACIÓN DE LA F.A.S. CON EL COMANDO AÉREO DE DEFENSA? ¿PORQUE SE REALIZÓ? ¿TENÍA LA F.A.S. DESDE SU ORIGEN LA FUNCIÓN DE EJECUTAR OPERACIONES DE TRANSPORTE? ¿SI NO ERA ASÍ, COMO LLEGÓ A EJECUTARLAS?

b. ¿CONTABA EL COMANDO AÉREO ESTRATÉGICO CON MÁS MEDIOS EN OTRAS PARTES DEL PAÍS O BIEN LAS INTENCIONES DE CREAR OTRA "FUERZA AÉREA"? ¿CON QUE FINALIDAD? ¿SI EXISTÍAN, PORQUE NO SE SUMARON A LA F.A.S.?

4) **LA APLICACIÓN DEL PRINCIPIO FUNDAMENTAL PARA EL LOGRO DE UN FIN: (ANÁLISIS DE APTITUD, FACTIBILIDAD Y ACEPTABILIDAD)**

a. ¿QUE NIVELES DE ATRICIÓN/BAJAS FUERON LOS PREVISTOS POR EL ESTADO MAYOR DURANTE LA PLANIFICACIÓN PREVIA?

b. ¿CUÁL FUE EL NIVEL DE PÉRDIDAS DE PILOTOS Y AERONAVES QUE EL ESTADO MAYOR PRESENTÓ COMO ACEPTABLE PARA LA CONSIDERACIÓN DEL COMANDANTE, UNA VEZ QUE COMENZARAN LAS OPERACIONES?

5) **CALCULO DEL ESFUERZO AÉREO / LOGÍSTICO:**

a. ¿CUANTAS Y COMO FUERON LAS PRUEBAS QUE SE REALIZARON CONTRA FRAGATAS TIPO 42 DE LA ARMADA ARGENTINA PARA COMPROBAR SU DEFENSA AÉREA? SEGÚN COMENTARIOS SE CONCLUYÓ QUE ERAN NECESARIAS 16 AERONAVES CON LA PROBABILIDAD DE PERDER 14. ¿ERA CIERTO ESTO? ¿SI LO ERA, EN BASE A QUE CRITERIOS EL ESTADO MAYOR ASESORÓ ATACAR A PARES DE BUQUES EN FORMACIONES NO MAYORES A UNA ESCUADRILLA?

6) **PRINCIPIOS DE LA GUERRA:**

a. **PRINCIPIO DE MASA:** DADO QUE ENTRE LA FAS Y LA ARMADA SUMABAN CERCA DE 90 AERONAVES DE COMBATE DE ALTAS PRESTACIONES. ¿CONSIDERO EL ESTADO MAYOR LA POSIBILIDAD DE EFECTUAR UN ATAQUE EN MASA CONTRA LAS 30 AERONAVES QUE LOS INGLESES PODÍAN OPONER?

b. **PRINCIPIO DE SORPRESA (OPORTUNIDAD)** ¿QUE CONSIDERACIONES FUERON EXPUESTAS POR EL ESTADO MAYOR PARA TOMAR LA DECISIÓN DE RE-ATACAR EN BAHÍA AGRADABLE?

c. **LIBERTAD DE ACCIÓN: MORAL.** COMO FUE LA MORAL DEL PERSONAL EN GENERAL, ANTES Y DURANTE EL CONFLICTO, INCLUSO DESPUÉS DEL 14 DE JUNIO; TANTO DEL PERSONAL QUE CUMPLÍA SUS FUNCIONES EN EL ESTADO MAYOR COMO EL DESPLEGADO EN EL CONTINENTE O EN LAS ISLAS MALVINAS. QUÉ CONCLUSIONES SE PUEDEN OBTENER DE LA TRANSICIÓN EN EL ESTADO DE ÁNIMO QUE SEGURAMENTE SE PRODUJO. EN RELACIÓN CON LAS UNIDADES DE COMBATE Y EL ALTO NÚMERO DE BAJAS QUE SE PRODUJERON ¿QUE MEDIDAS PROPUSO EL ESTADO MAYOR PARA MEJORAR LA MORAL Y EL ESPÍRITU DE LUCHA?

7) **PRINCIPIO DE LA ACCIÓN MILITAR CONJUNTA:**

a. COMPONENTES NAVAL Y TERRESTRE: ¿COMO FUE LA RELACIÓN CON LOS COMPONENTES NAVAL Y TERRESTRE EN EL CONTINENTE? ¿COMO LO FUE CON QUIENES ESTABAN EN LAS ISLAS?

b. ¿QUE PROBLEMÁTICA SE GENERÓ CON LA ARMADA UNA VEZ QUE ESTA DECIDIÓ PONER FUERA DE SERVICIO LOS NEPTUNE? ¿CUAL FUE LA APTITUD Y ACEPTABILIDAD DE EMPLEAR AERONAVES HÉRCULES PARA ESTA MISIÓN? ¿HABÍA ALGUNA OTRA FUENTE DE OBTENCIÓN DE INTELIGENCIA PARA LA LOCALIZACIÓN DE OBJETIVOS NAVALES?

c. ¿COMO SE GENERABAN Y QUE PRIORIDAD SE LES DABA A LAS MISIONES DE APOYO DE FUEGO/ATAQUE A OBJETIVOS TERRESTRES?

8) **OPERACIONES AÉREAS**

a. ATAQUE AL PORTAAVIONES INVENCIBLE: ¿HUBO INFORMACIÓN DE INTELIGENCIA QUE FUESE BRINDADA POR LA UNIÓN SOVIÉTICA? ¿SI NO FUE ASÍ COMO SE LOCALIZO SU POSICIÓN? ¿CUALES FUERON LAS DISCUSIONES CON LA ARMADA? ¿DESDE CUÁNDO SE COMENZÓ A CONSIDERAR EL ATAQUE AL PORTAVIONES?

b. ¿CUÁL FUE LA EVALUACIÓN QUE SE REALIZÓ EN EL ESTADO MAYOR RESPECTO DEL EMPLEO DE LA PISTA DE PUERTO ARGENTINO CON AERONAVES DE COMBATE DE ALTAS PRESTACIONES?

9) **GUERRA ELECTRÓNICA:**

a. ¿CUAL CONSIDERA QUE FUE LA CAUSA POR LA CUAL LA FUERZA AÉREA LLEGO A LA GUERRA CON UNA CARENCIA TOTAL DE EXPLOTACIÓN DEL ESPECTRO ELECTROMAGNÉTICO (ESPECIALMENTE LAS DE AUTODEFENSA DE AERONAVES) EN EL TERRENO DE LA GUERRA ELECTRÓNICA?

10) **CONDUCCIÓN / LIDERAZGO**

a. SOBRE LA EVOLUCIÓN DEL CONFLICTO: CUAL ERA LA APRECIACIÓN QUE EFECTUABA LA FUERZA AÉREA (EN SU MÁXIMO NIVEL DE CONDUCCIÓN) Y SU APRECIACIÓN PERSONAL SOBRE LA EVOLUCIÓN DEL CONFLICTO, EN EL DÍA A DÍA.

b. COMO COMANDANTE, ¿ANTE QUIEN RENDÍA CUENTAS POR EL DESARROLLO DE LAS OPERACIONES? ¿CONSIDERA QUE TENIA LIBERTAD DE ACCIÓN COMO "DECISOR"? ¿CUAL FUE LA MAYOR FUENTE DE PRESIONES?

c. ¿CUAL FUE EL MOTIVO QUE LO LLEVÓ A ORDENAR EL CESE DE LAS OPERACIONES LUEGO DEL 14 DE JUNIO?

d. ¿CUAL CREE QUE FUE EL PRINCIPAL ERROR QUE SE COMETIÓ Y PORQUE OCURRIÓ?

e. CUÁL ES SU REFLEXIÓN Y CONSEJO A QUIENES SE CAPACITAN AÑO A AÑO PARA EL DESARROLLO DE LAS CUALIDADES DE OFICIALES DE ESTADO MAYOR.

B/Carp.1

EL PASO INEXORABLE DEL TIEMPO, NOS CONVOCA HOY, A DIECISÉIS AÑOS DE AQUEL 1° DE MAYO DE 1982, PARA CELEBRAR CON ORGULLO, HONOR Y ALEGRÍA EL BAUTISMO DE FUEGO DE NUESTRA FUERZA AÉREA, LO QUE DICHO EN OTRAS PALABRAS, SIGNIFICÓ LA COMPROBACIÓN REAL, ES DECIR EN COMBATE, DE LA CAPACIDAD OPERATIVA, PROFESIONAL Y HUMANA DE LOS HOMBRES DE NUESTRA INSTITUCIÓN.

AQUEL 1° DE MAYO MARCÓ UN HITO EN LA HISTORIA MILITAR DE LA FUERZA AÉREA ARGENTINA, SEÑALANDO UN ANTES Y UN DESPUÉS, YA QUE ES A PARTIR DE ESE DIA, QUE EL MUNDO TOMA CONCIENCIA QUE EXISTE UNA ORGANIZACIÓN CAPAZ DE REALIZAR OPERACIONES AÉREAS EXITOSAS CONTRA OTRA ORGANIZACIÓN, QUE CON HOLGURA LA SUPERA EN EXPERIENCIA DE GUERRA, CAPACIDAD MATERIAL Y TECNOLOGÍA.

POR ELLO, EL LUGAR ELEGIDO NO PUEDE SER MAS ACORDE, YA QUE CON LA PRESENCIA DE ESTOS AVIONES, EL M-V DAGGER, EL A-A4 SKY HAWK Y EL F 86-F REPRESENTAN EL SÍMBOLO MAS ADECUADO PARA ESTA CELEBRACIÓN. EL AVIÓN ES LA FIGURA QUE MAS ACABADAMENTE REPRESENTA A NUESTRA FUERZA, REPRESENTA LA VOLUNTAD Y CAPACIDAD DE VOLAR, DE OPERAR, DE COMBATIR. DE TIRAR.

EVOCANDO ESE 1° DE MAYO DE 1982, RECORDEMOS QUE

EL REINO UNIDO INICIO SUS OPERACIONES OFENSIVAS PARA REPONER UN GOBIERNO COLONIAL BRITÁNICO EN LAS ISLAS MALVINAS.

A LAS 04:40, UN AVIÓN "VULCAN" EJECUTÓ UN BOMBARDEO SOBRE LA PISTA E INSTALACIONES DE LA BASE AÉREA MILITAR MALVINAS, EN PUERTO ARGENTINO, SEGUIDO POR BOMBARDEOS DE AVIONES "SEA HARRIER", SOBRE EL MISMO OBJETIVO Y SOBRE LA BASE AÉREA MILITAR CÓNDOR, EN DARWIN. POCO DESPUÉS, LA FUERZA AERONAVAL DE TAREAS AL MANDO DEL CONTRALMIRANTE WOODWARD, MANIOBRÓ CON LA INTENCIÓN DE REALIZAR UN DESEMBARCO, APROXIMANDO BUQUES DEL GRUPO DE ASALTO ANFIBIO Y DEL GRUPO DE BATALLA; EFECTUÓ UN BOMBARDEO NAVAL Y OFRECIÓ LA RENDICIÓN A LA GUARNICIÓN ARGENTINA.

ANTE EL CONOCIMIENTO DE ESTA SITÙACIÓN, EL COMANDO DE LA FUERZA AÉREA SUR, EN COMODORO RIVADAVIA, ORDENÓ MISIONES COORDINADAS Y SUCESIVAS DE ATAQUE A OBJETIVOS NAVALES, COBERTURA, REABASTECIMIENTO EN VUELO Y DE JET, QUE SE TRABARON EN COMBATE Y LOGRARON RECHAZAR LA FUERZA DE TAREAS BRITÁNICA, OCASIONANDO SERIAS AVERÍAS A UNIDADES NAVALES DE SUPERFICIE. A ELLO SE AGREGÓ LA REACCIÓN DE LA ARTILLERÍA ANTIAÉREA, DESPLEGADA EN DEFENSA DE LAS BASES, QUE REPELIÓ LOS ATAQUES DE LOS AVIONES "SEA HARRIER".

EL ALMIRANTE WOODWARD, ANTE LO QUE POSTERIORMENTE CITÓ COMO "PERSISTENCIA DE LOS PILOTOS ARGENTINOS" Y "DESCONOCIMIENTO DEL POTENCIAL DE LA FUERZA AÉREA ARGENTINA", CONSIDERÓ DESPROTEGIDA A LA FLOTA Y DESISTIÓ DE SU INTENTO, HASTA LA LLEGADA DE SUSTANTIVOS REFUERZOS, O SEA QUE NO TENIA LIBERTAD DE ACCIÓN PARA

OPERAR, YA QUE NO DISPONÍA DE SUFICIENTE PROTECCIÓN AÉREA CONTRA AVIONES BASADOS EN EL CONTINENTE.

EL HECHO ES QUE SE INTIMÓ A LA RENDICIÓN DE LA GUARNICIÓN MALVINAS Y AL TOMAR CONOCIMIENTO DE LA SITUACIÓN EL COMANDO DE LAS FAS DISPUSO EL ATAQUE MASIVO DE LA FUERZA AÉREA A LAS UNIDADES NAVALES DE SUPERFICIE BRITÁNICAS.

COMO CONSECUENCIA DE ESA DEFENSA, DE EXCLUSIVA RESPONSABILIDAD DE LA FUERZA AÉREA, LA TASK FORCE SE RETIRA Y NO VUELVE A INTENTARLO HASTA SU DESEMBARCO EN SAN CARLOS.

LA BATALLA DEL 1° DE MAYO CONSTITUYÓ UN TRIUNFO DE LAS FFAA ARGENTINAS, EN LA QUE LA FUERZA AÉREA PROTAGONIZÓ LAS ACCIONES DECISIVAS Y TUVO SU BAUTISMO DE FUEGO EN UN CONFLICTO CONVENCIONAL, PERO ES MAS IMPORTANTE AUN, EL HECHO DE SERLO EN UNA BATALLA AERONAVAL GANADA (SI LA ACTUACIÓN DE LA ARTILLERÍA ANTIAÉREA SE PUEDE INCLUIR DENTRO DE ESTE CONCEPTO).

ES PROBABLEMENTE LO MAS TRASCENDENTE DE LA FUERZA AÉREA COMO HECHO DE GUERRA, AUNQUE BAHÍA AGRADABLE HAYA SIDO MAS ESPECTACULAR Y DE MAYOR COSTO PARA GRAN BRETAÑA. INCLUSO EL HECHO DEL "SHEFFIELD" OCURRE EN UN MOMENTO, EN EL QUE LA DECISIÓN POR LA ESPERA DEL RESTO DE LA FLOTA YA ESTABA TOMADA.

LA BATALLA DE SAN CARLOS FUE MAS LARGA, DEMANDANDO MAYOR ESFUERZO, FUE MAS DURA PARA LAS TRIPULACIONES Y REQUIRIÓ MAS CORAJE PARA LLEGAR ATRAVESANDO LAS DEFENSAS; PERO EL MERITO ESTÁ EN ESO Y NO EN LOS RESULTADOS, YA QUE NO SE LOGRÓ IMPEDIR EL LOGRO DEL OBJETIVO BRITÁNICO, QUE ERA ESTABLECER LA CABEZA DE PLAYA.

EN LA BATALLA DEL 1° DE MAYO SE IMPIDIÓ EL DESEMBARCO INMEDIATO Y SE LE PROPORCIONÓ A LA CONDUCCIÓN NACIONAL UN TIEMPO PRECISO PARA NEGOCIAR SUS OBJETIVOS POLÍTICOS.

NO

POR ESO, EN ESTE 1° DE MAYO DIECISÉIS AÑOS DESPUÉS, DONDE OTRAS URGENCIAS TALES COMO LAS CAPACIDADES A AEROPORTUARIAS, COMUNICACIONES, RADARIZACIÓN, ETC., TIENDEN A CONFUNDIR LAS PRIORIDADES DE LOS OBJETIVOS INSTITUCIONALES ATENTANDO CONTRA NUESTRA IDENTIDAD PROFESIONAL, ES CONVENIENTE RECORDAR QUE SOLO LA CAPACIDAD DE CONDUCIR Y EJECUTAR OPERACIONES AÉREAS EFICIENTES, CAPACIDAD DE OPERAR PROFESIONALMENTE, SI QUEREMOS EXPRESARNOS MAS SIMPLEMENTE, ES LA SOLA Y ÚNICA ACTIVIDAD QUE SUSTENTA LA ESENCIA DEL ARMA AÉREA, LA ÚNICA QUE LA REPRESENTA Y LA PRESTIGIA. LAS OTRAS ACTIVIDADES, SI BIEN SON COMPLEMENTO FUNDAMENTAL, NO ENCUENTRAN JUSTIFICACIÓN NI SUSTENTO SIN LA PRIMERA.

PARA TERMINAR Y COMO MEJOR HOMENAJE PARA AQUELLOS QUE POSIBILITARON EL BAUTISMO DE FUEGO DE LA FUERZA AÉREA, PERMÍTANME RECORDAR LAS PALABRAS ENUNCIADAS POR OTRO AVIADOR MILITAR Y CAZADOR, PIERRE CLOSTERMAN, EN SU CARTA ENVIADA AL JEFE DE LA FA: "EN ESTE MUNDO OCCIDENTAL DONDE LA COBARDÍA COMPITE CON LA NECEDAD, EL HEROÍSMO DE LOS AVIADORES ARGENTINOS ES COMO UN FANAL HACIA LA LUZ, A LA CUAL SE DEBEN DIRIGIR AQUELLOS QUE AUN CREEN EN LAS VIRTUDES DEL DESTINO DEL HOMBRE, PORQUE TODOS LOS HOMBRES DEBERÍAN ESTAR ORGULLOSOS DE SER DE LA MISMA RAZA QUE LA DE VUESTROS TRIPULANTES".

SECRETO



Headquarters, Land Forces
Falkland Islands

INSTRUMENT OF SURRENDER

I, the undersigned, Commander of all the Argentine land, sea and air forces in the Falkland Islands ~~unconditionally~~ surrender to Major General J. J. MOORE CB OBE MC* as representative of Her Brittanic Majesty's Government.

Under the terms of this surrender all Argentinian personnel in the Falkland Islands are to muster at assembly points which will be nominated by General Moore and hand over their arms, ammunition, and all other weapons and warlike equipment as directed by General Moore or appropriate British officers acting on his behalf.

Following the surrender all personnel of the Argentinian Forces will be treated with honour in accordance with the conditions set out in the Geneva Convention of 1949. They will obey any directions concerning movement and in connection with accommodation.

This surrender is to be effective from 2359 hours ZULU on 14 June (2059 hours local) and includes those Argentine Forces presently deployed in and around Port Stanley, those others on East Falkland, ~~and~~ West Falkland and all the outlying islands.

.... Commander Argentine Forces

.... J. J. MOORE
Major General

.... Witness

2359 hours 14 June 1982

c/carpeta 1

Asunto: EXPERIENCIAS RECOGIDAS EN LAS OPERACIONES DE LA FUERZA SUR EN EL CONFLICTO DE MALVINAS.

Para información de: JEFE DEL ESTADO MAYOR GENERAL DE LA FAA.
(Corresponde al Subjefe de la FAA actual, quién dio la orden de la elaboración de tres documentos, uno de los cuales fue este Memorandum).

ASPECTOS DOCTRINARIOS

1°) Accionar en el planeamiento conjunto. Diferencias – problemas consecuentes.

1. A nivel Comando FAS no existió ningún tipo de planeamiento, por tratarse el mismo, en su conformación para esta circunstancia, de un Comando Específico y por lo tanto autónomo. ***(El planeamiento inicial, que permitió la recuperación efímera de las Islas Malvinas, no contempló ni previó el empleo de los medios aéreos de la FAS en la más que potencial guerra aeromarítima. El Oficial Superior designado, para hacerse cargo de las Bases Aéreas de Militares de despliegue -BAM-, de los medios aéreos, de defensa, de vigilancia y control asignados para el TOS, a ser desplegados en la Patagonia de acuerdo con las previsiones del CAE, preguntó en la madrugada del 2 de abr del 82, entre otras temas, sobre la posibilidad de un eventual empleo de los medios aéreos asignados al TOS en la lucha aeromarítima, que a su criterio se avecinaba en el Atlántico Sur. Se le respondió que no, que era una responsabilidad primaria de la Armada Nacional, de acuerdo con la jurisdicciones operacionales asignadas por Resolución I/69 y aceptadas por las FF.AA. fuerza que además se había hecho responsable de mantener los elementos navales y aéreos que pudiera enviar Gran Bretaña a 180 MN al NE de las islas).***

(Se recalco que la puesta en vigencia de la orgánica del Comando Aéreo del Teatro de Operaciones Sur-CATOS- formaba parte de la estructura militar prevista para el Teatro de Operaciones Sur, TOS y que era necesaria para apoyar y facilitar el cumplimiento de las tareas ordenadas al TOS y además para prevenir y defender la frontera oeste de nuestro país ante una eventual tentación de Chile de participar en el potencial conflicto bélico y a operar militarmente en el territorio nacional).

(A raíz de los roces, de magnitud creciente, por el empleo reticente para la lucha de los medios de combate navales, aéreos y de la flota de guerra nacional, a solicitud del titular del CFAS se modificó la dependencia y estatus de la FAS que pasó a depender del CAE, al tratar COATLANSUR de subordinar los medios de la FAS bajo su mando y control operacional. No obstante el cambio de dependencia orgánica, se previó el apoyo que fuera requerido y necesario para cumplimiento de la tarea impuesta al TOS. Esta argucia doctrinaria fue imprescindible por un claro intento del mando naval de utilizar los medios de combate de otra fuerza en lugar de empeñar los propios asignados. Comportamiento que denotó una clara intención de protección o preservación de los elementos propios de combate de la Armada Nacional, actitud que se mantuvo durante el desarrollo total del conflicto. Es de destacar que el Plan Operaciones del CFAS emitido para la contienda, en los primeros días de abril 82, por decisión de su Comandante se contempló además de la lucha aeronaval las tareas de apoyo necesarias a las fuerzas desplegadas en las islas y el continente y el sostén logístico necesario ejecutado a través de los días que duró el conflicto, a pesar de no estar prevista originalmente para ello, ni ser de su responsabilidad).

2. .Hubo sí, aspectos de coordinación con el COATLANSUR y el TOS que debieron ser afrontados en un nivel de desventaja por diversos motivos, a saber:

a). Plan 1/82 del COATLANSUR. Este Plan no fue coordinado con la FAS y llega a su poder luego de haber sido refrendado por el Componente Aéreo asignado al mismo. Adolecía **de graves defectos doctrinarios** que significaban un avance sobre responsabilidades propias de la Fuerza Aérea y que además su adopción provocaría trastornos operativos importantes, afectando principalmente el reconocimiento y verificación de unidades propias tanto aéreas como navales, con complicados sistemas de enlaces radioeléctricos poco fluidos y aptos para uso aeronáutico. ***(Los integrantes del Componente Aéreo de la FAA asignados al Comando Naval demostraron insuficiente conocimiento doctrinario y escasa preocupación por las consecuencias futuras para la Institución).***

Una significativa interferencia y desconocimiento de medidas ya adoptadas y puestas en vigencia por el Comando de la FAS y que a esa fecha ya se utilizaban. Por esta causa y los inconvenientes que originaría el cambio de Código ya en uso, en conocimiento de las Unidades Aéreas, no fue aceptado por la FAS, coordinándose posteriormente aspectos relativos, exclusivamente, a comunicaciones, con lo que se llegó, más que a una situación de comunicaciones lógica, a una transición compatibilizada. No se tocaron aspectos doctrinarios operativos, incluidos como responsabilidad aeronaval y que son propios de la Fuerza Aérea (Ej: Apoyo Aéreo Directo a unidades terrestres, Búsqueda y Rescate, Exploración y Reconocimiento, etc.). ***(COATLANSUR emitió su Plan de Operaciones para el Conflicto Malvinas cuando el Plan del CFAS ya estaba vigente, distribuido a todos los niveles correspondientes de mando de las FF.AA., del E.M.C. y en conocimiento de las unidades de la FAS. Las primeras fricciones entre el ARA y el CFAS son el resultado de las previsiones del documento naval que incursiona en jurisdicciones propias de la FAA y que ignora el instrumento operativo en vigencia emitido por el mando aéreo y aprobado por el CAE y las jurisdicciones operacionales aceptadas de buen grado o no por las FF.AA. Trató de imponer y obligar el uso códigos de enlace radioeléctricos propios, ajenos a los utilizados en los enlaces en uso de la aeronáutica argentina, civil y militar y a nivel internacional, que de ser aprobados y empleados crearían incertidumbre en los enlaces, que debían ser sobre todo claros, concisos, sin lugar a interpretaciones personales o erróneas, máxime en un conflicto armado).***

b). Jerarquía: El desnivel jerárquico entre el Comandante de la FAS y el COATLANSUR/Cte. TOS no constituye la situación ideal que permita un trato igualitario, estableciendo una diferencia que obliga a transformar una exigencia lógica en una solicitud manejada con firmeza, pero con inevitable distancia jerárquica. ***(Las fricciones de todo tipo, algunas de fuerte contenido doctrinario, ideológico y emocional, fueron en general con los mandos navales, a partir de reconocer éste que su capacidad operacional había sido superada y de demostrar poca voluntad para ejercer su autoridad en la jurisdicción sectorial que le fuera asignada en el Atlántico Sur. Fundamenta lo expuesto que requirió y transfirió la solución de todos sus problemas al CFAS, incluida la defensa, el mantenimiento logístico de las islas y el control marítimo Atlántico Austral, llegando a veces a desconocer su propio tráfico naval).***

c). Distancia Inter-Comandos: Si bien, ante las dificultades generadas, el COATLANSUR se instaló en CRV y posteriormente se llegó, durante el desarrollo de las operaciones, a la constitución del CEOPECON, en la realidad el EM de COATLANSUR seguía funcionando en Pto. Belgrano, lo que no posibilitaba una relación fluida entre ambos EEMM (naval y aéreo). No sucedió lo mismo con el TOS por la proximidad entre ambos Comandos y el intercambio de Oficiales de Enlace con un constante flujo de requerimientos y consultas a través de los mismos. Todos estos cambios de situación orgánica evidencian graves defectos doctrinarios no respetados y problemas de asignación de responsabilidades a Comandos no aptos para ejecutarlos, todo ello durante el desarrollo de una guerra. ***(La instalación de COATLANSUR EN CRV fue de tipo persona solo su comandante, que según expresó al CFAS fue para cumplir una orden de la Junta Militar, manifestándole además que no tenía ninguna observación que realizar a la tarea que desarrollaba la FAS. Su cometido fue contemplativo y solo intervino una vez para tratar de entorpecer y detener una operación en curso sobre el navío carguero, el Hércules, aduciendo que era una obra de arte naval que no debía ser destruida, ¿tal vez por su tamaño?. Embarcación que se negó en repetidas oportunidades a cambiar su curso hacia un área que permitiera su inspección o que alterara su trayectoria evidente hacia la zona del conflicto. Dicho navío fue llamado en todas las frecuencias internacionales, vigentes de aquella época, para que alterara su rumbo, regresara o permitiera su inspección. Al no responder después de varias tentativas se efectuó un lanzamiento de aviso adelante y lejos de la embarcación, ante la persistencia de su aproximación al área del conflicto el CFAS ordenó el ataque. Está confirmado que llevaba suministros bélicos para la Fuerza de Tareas y fue hundido frente a la costa de Brasil por su propia tripulación sin permitir una investigación. La FAA ofreció, previo a ello, desactivar las bombas arrojadas por los vectores de la FAS y que lo obligaron a regresar hacia el norte. La oferta no fue aceptada).***

d). **Oficiales de Enlace: Armada** destacó un Contralmirante, un Capitán de Navío, Tres Capitanes de Fragata, un Teniente de Corbeta y dos Suboficiales. Resultó evidente con el transcurrir del tiempo que la tarea de este grupo de enlace, en cual no había nadie del Escalafón General que era el más necesario, era realmente la de recolectar información que luego fue eficazmente utilizada por sus servicios, tanto aéreos como de difusión, en este caso tergiversando o utilizando datos de la FAA en provecho propio. ***(El CFAS, el Componente Aéreo de Malvinas, el CIC-Malvinas y su radar asociado organismos dependientes de las FAA fueron los únicos elementos de combate de las FF.AA. que conocían con certeza desde las postrimerías del mes abril del 82 la ubicación y movimientos de la flota inglesa. Capacidad adquirida, con un radar no apto para el control marítimo, por un fenómeno de propagación de las ondas emitidas por el radar Westinghouse TPS-42 del CIC-Malvinas en un ambiente muy salino, húmedo y de baja temperatura. Este fenómeno, denominado "Efecto Ducting", fue conocido y comprobado por los hombres que operaban los radares de dotación de la FAA durante los ejercicios de comprobación, anteriores al conflicto, realizados en la patagonia argentina, pero el efecto en Malvinas era mayor. En una palabra facilita o permite la curvatura de las ondas emitidas por el censor electrónico, que deberían ser rectas, posibilitando la visualización y detección de blancos de superficie marítimos, a una distancia variable según las condiciones ambientales, mediante el empleo de un elemento desarrollado para detectar móviles aéreos en tres dimensiones. Esta información fue utilizada y a veces ignorada por las otras FF.AA).***

Ejército: Destacó un Teniente Coronel cuya desinformación y carencia de datos eran desconcertantes y que ni siquiera pertenecía al V Cuerpo del Ejército. Solo pudo ser comprensible la información a partir del momento en que, confrontando datos con el Mayor FAA que era enlace ante el TOS, se llegó a la conclusión que solo reflejaba la situación imperante en ese Comando. ***(Esta situación se repetía y comprobaba todos los días a primera hora, en la reunión a primera hora de Operaciones que permitía analizar y actualizar la situación existente en el archipiélago; cuando el citado Oficial pintaba la carta, daba la situación y movimientos de las unidades de Ejército en las islas. El CFAS conocía en detalle la inexactitud de la información sobre la situación de las unidades desplegadas en las islas que recibía diariamente del Componente Aéreo de Malvinas previa a la reunión de Operaciones. Facilitó este conocimiento y detalle el trato personal permanente durante todo el conflicto entre los respectivos Comandantes Aéreos y sus Auxiliares).***

2°). <u>Operaciones Conjuntas, Medios, Coordinaciones, Falencias y problemas derivados.</u>

1. Solo hubo operaciones conjuntas previas al Conflicto con la Armada, antes de las operaciones reales. Se previeron ejercicios de AON ***(Ataques a Objetivos Navales)*** con la Flota, de los cuales solo uno realizado con el destructor SSMA Trinidad fue exitoso, dado que el resto de los practicados adolecieron de desencuentros productos de posiciones falsas o maniobras evasivas no pertenecientes a los ejercicios coordinados previamente. En el ejercicio realizado con el SSMA Trinidad los aviones fueron detectados a solo 7 MN del mismo. ***(Se solicito y coordino dichos ejercicios. Una vez aprobado por el mando naval, para práctica de las tripulaciones de combate de la FAA, que no estaban habituados a volar sobre el mar, ni a visualizar una unidad naval de superficie a bajas cotas de vuelo en ese océano austral tan particular, donde en esa época del año en general solo imperaba el mal tiempo, caracterizado por nubes bajas, neblinas y llovizna. Esta situación influía y hacia bastante difícil detectar y visualizar en ese gris y brumoso paisaje una nave de guerra mimetizada por su pintura en ese entorno marítimo, ya que las aeronaves de la FAS no contaban con equipamiento electrónico que lo facilitara. A raíz de sucesivos desencuentros, no obstante las coordinaciones efectuadas, de haberse establecido zonas para la práctica por coordenadas y de los llamados efectuados en las frecuencias radiales por ellos facilitadas. el CFAS reclamó ante la Armada la pérdida de tiempo y esfuerzo en coordinaciones inútiles. Se adujo como motivo principal el secreto que mantiene la flota en sus movimientos por razones de seguridad, El ejercicio solo fue posible cuando el CFAS dio la orden de ubicar a la flota y realizar el ejercicio).***

Consultados los "Oficiales de Enlace" ***(sobre la distancia de detección del SSMA Trinidad)*** asesoraron que ello era debido a fallas electrónicas del destructor y con una profusión de gráficos "demostraron" que tal tipo de buque era "invulnerable" a los ataques aéreos. Esta información que trascendió a los pilotos, ***(a pesar de las medidas adoptadas por el CFAS),*** creo una psicosis que solo pudo ser erradica en la cruda realidad cundo se comprobó que tales naves detectaban a los aviones a aún a menor distancia. ***(Obligó además a una permanente supervisión de las máximas autoridades del Comando sobre las unidades aéreas dependientes hasta el final del conflicto).***

2. Al producirse el desembarco en San Carlos y previo al mismo, los Oficiales Navales de Enlace asignados a la FAS consultados al respecto asesoraron que nadie cuerdo lanzaría un ataque el tal punto, por lo que el mismo solo era un taque secundario

o de diversión. Ello demoró, ***(además de la meteorología),*** la reacción propia hasta que el número de barcos intervinientes fue visualizado y demostró lo errado del asesoramiento. ***(El Comando de la Fuerza Aérea Sur, CFAS, requirió a mediados de abril a los Oficiales Navales de Enlace asesoramiento desde el punto de vista naval, después de un recorrido detallado de estudio en el terreno y costas de las Islas Malvinas, efectuado por el Comandante y el Jefe de Estado Mayor la FAS, luego del cual se determinó como factibles y posibles puntos de desembarco de la Fuerza de Tareas: Bahía San Carlos, Darwin y Bahía Agradable. No obstante la advertencia negativa recibido, con la apoyatura de cartas marinas, en la certeza desde el punto de vista aéreo que los lugares citados ofrecían cierta garantía, seguridad y ventaja operacional a un nuevo intento de desembarco, se ordenó al Estado Mayor del CFAS planificar y distribuir "órdenes operaciones fragmentarias predeterminadas" sobre las áreas de Bahía San Carlos, Darwin y Bahía Agradable - Fitz Roy-, órdenes que obraron en poder de la Unidades Aéreas antes de la iniciación del conflicto y de su puesta en ejecución.***

El Comandante Terrestre y Gobernador de las Islas Malvinas cuando fue informado el 21 de mayo del 82 sobre un posible desembarco en ejecución, recibió el mismo tipo de asesoramiento naval, que confirmaba en cierta forma numerosas alertas tal vez irreales anteriores, razones que demoraron su reacción para ordenar la verificación de la posible maniobra inglesa en ejecución. Cuando el COATLANSUR a las 10 y 30 horas de aquel 21 de mayo fue informado de la operación británica en desarrollo y antes de tomar cualquier determinación, además de la comprobación irrefutable aceptada por todos los medios de combate argentinos desplegados en las islas, los primeros vectores ofensivos de las FAS ya volaban hacia San Carlos. Se debe tener en cuenta que la Base Auxiliar Naval Calderón estaba montada prácticamente en la boca de acceso a la Bahía de San Carlos y que por alguna razón ya había sido atacada por un grupo comando del SAS británico que destruyó fácilmente el material aéreo allí desplegado, ante una defensa terrestre prácticamente nula y cabe preguntarse si el aspecto naval también no fue descuidado).

3. En repetidas oportunidades, los medios aeronavales de exploración "detectaban" buques enemigos "confirmados" los que generaban misiones ***(aéreas)*** que llegadas a la zona del objetivo no encontraban nada en la posición, ni en el radio posible dentro del cual podían haberse desplazado. ***(La visualización más notable fue detectada, según la Armada, por un avión naval Lockheed L-188 Electra que informó una agrupación de unos 6 a 8 navíos ingleses al sur este de las Isla de los Estados, requiriendo apoyo aéreo inmediato incluido reabastecimiento en vuelo, obligando a suspender misiones próximas a ser ejecutadas para cumplimentar una operación prioritaria. A pesar de la intensa e incesante búsqueda, en la que intervino la Armada, el CAE y el CFAS fue imposible localizarlos. Obligó a redesplegar las unidades aéreas de la FAS, aún en nocturno por razones de seguridad).***

6. Asimismo, cuando eran necesarias exploraciones de cualquier tipo ***(en repetidas oportunidades)*** los aviones ***(navales)*** no estaban en servicio o no la realizaban a la hora que era necesaria.

7. Una artimaña ***(es un poco fuerte la palabra, pero hay que ubicarla en el contexto, situación emocional, enfrentamientos diarios y fecha del informe)*** usual consistía en prometer exploraciones para clarear el recorrido de los aviones de transporte, que se

lanzaban confiadas en ellas, Cuando el avión conseguía entrar despegaban sus medios de transporte que seguían el mismo recorrido "explorado" inconcientemente por nuestros aviones.

8. Hubo que suspender o postergar ***(misiones previstas)*** por largas horas, manteniendo los aviones en el aire para reabastecimientos ***(C-130 KC)*** en vuelo por ellos solicitados, en especial para los Super Etendard, que a veces no concretaban. Sin embargo, en una oportunidad, cuando no se los pudo reabastecer por estar el ***(único disponible)*** C-130 KC fuera de servicio, enviaron un mensaje ***(a todos los mandos navales, EMC, Junta Militar, FAA y CFAS)*** informando que suspendían la operación "por no haber sido suministrado reabastecimiento aéreo por la Fuerza Aérea" ***(Esto es la FAS no coopero ante un requerimiento de la Armada. Se le proporcionó y demostró con todo tipo de información lo errado de la suposición, no obstante hicieron la acusación. Jamás mencionaron las veces que se abortaron misiones en curso por requerimientos prioritarios operativos de la Armada que mantuvieron los reabastecedores varias horas en espera, en vuelo y en tierra y se suspendieron sin explicaciones ni avisos).***

9. Cuando, según lo previsto en el Plan del CAE, fueron solicitados los Super Etendad, una vez agotados los Exocet, para que actuaran de guías de escuadrilla, la respuesta fue "que no estaba disponibles". ***(Prefirieron redesplegar a Puerto Belgrano en general los medios aéreos no utilizados por razones que evidenciaban un evidente deseo de preservación, aduciendo mantenimiento o que pertenecían a otro Comando, resolución que fue ratificada por mensaje al CAE y al CFAS).***

10. A raíz de todo lo enunciado ***(y de las dificultades para obtener información naval propia y del enemigo)*** la FAS debió implementar entre otras medidas, con medios no adecuados, su propia red de exploración y reconocimiento, con el objeto de obtener informes confiables y fidedignos ***(Situación que llevó a la pérdida de un C-130 H que cumplimentaba tareas de exploración y reconocimiento, de prioridad jurisdiccional naval, para la cual no fue diseñado ni estaba equipado. Las aeronaves útiles de la Armada estaban cuidando la seguridad del portaaviones, que se encontraba en Puerto Belgrano o fuera de servicio según lo informado por dicha Fuerza a partir del 8 de mayo).***

3°). <u>Operaciones Aéreas de Apoyo a otras Fuerzas, con especificación del ambiente operacional en que se realizaron.</u>

11. Dado el escaso lapso en que las Fuerzas de Superficie estuvieron en contacto, con el enemigo, se realizaron pocas operaciones de apoyo de fuego, pudiendo destacarse:

a). Ataque a la cabeza de playa de Bahía Agradable que proporcionaba tropas y fundamentalmente material bélico para el ataque a Puerto Argentino. Constituyó, por su efectividad, uno de los hechos sobresalientes de la guerra. ***(Fue denominado por los propios ingleses el DIA MÁS NEGRO DE LA FLOTA).***

b). Bombardeos a acantonamientos ***(posiciones)*** de tropas. Se realizaron en varias oportunidades sobre blancos zonas. Dada sus características era de difícil evaluación el rendimiento alcanzado. Los mismos se realizaron a requerimiento de Puerto Argentino. ***(Los requerimientos en general se realizaban para áreas que abarcaban de 200 a 600 kilómetros cuadrados, sin marcación de blancos o sin la utilización de Oficiales de***

Control Aerotácticos proporcionados por la FAA para que dirigieran los aviones ofensivos en la aproximación final. Nunca fueron empleados, a pesar de estar disponibles. Se ha tomado conocimiento, a través de escritos y de manifestaciones de origen británico y de lo expresado por el General Jeremy Moore, que los efectos de algunos de los ataques inquietaron seriamente a los mandos de las tropas terrestres inglesas).

c). ROF sobre zonas donde se presumía concentraciones de tropa. Se realizaron reconocimientos ofensivos ***(ROF)*** a requerimiento de las islas. Se divisaron distintos tipos de blancos, vehículos, tropas en pequeño número, helicópteros, puestos de comandos o comunicaciones, etc. Con en el punto b) el resultado logrado en esos ataques es de difícil evaluación, posiblemente hasta que los propios británicos historien el conflicto. ***(Los blancos requeridos en general estaban alejados de las unidades propias, en contacto o en las cercanías del enemigo, cuyos integrantes podrían haber evaluado la satisfacción o no de sus necesidades. Además deben considerarse otros factores que impedían una evaluación o verificación de los efectos alcanzados por las tripulaciones que realizaban el ataque: autonomía de los vectores ofensivos, combustible, la meteorología, actividad de la defensa antiaérea terrestre y aérea inglesa a veces importante, de acuerdo con la categoría de los blancos requeridos, que hacía casi imposible cualquier tipo de valoración por parte de las tripulaciones).***

CONCLUSIONES

I.

12. El accionar de las tres FF.AA. permite establecer como conclusión que existen tres Fuerzas totalmente diferentes, en cuanto a su concepción y estrategias referidas al trabajo conjunto.

13. **La Fuerza Ejército** está montada sobre teorías perimidas en cuanto hace a la utilización de sus medios, no importa cuan mordernos en la práctica éstos sean. La utilización de los mismos en el Conflicto Malvinas evidenció claramente una táctica basada en una situación estática y de masa, carente en absoluto de movilidad, aún dentro de sus límites internos, delegando toda responsabilidad por lo que sucedía fuera de sus fortificaciones al accionar de la Fuerza Aérea. De ninguna forma el Ejército enfoca ni comprende la acción de la FAA como tarea conjunta, enmarcando su actuación a aspectos de apoyo directo a sus necesidades. La situación política interna del país, a la que habitualmente volcaron la totalidad de sus esfuerzos, desdibujó su entrenamiento operacional, lo que se tradujo en:

1°). Un bajo nivel de combate en sus cuadros estables, excesivamente afectos a las comodidades y reacios a afrontar los sacrificios propios de las líneas de combate ***(Tiene influencia en este aspecto la falta de una adecuada conducción y preparación psicológica de los medios terrestres. Acentúa esta situación creando mayor incertidumbre la presencia de los intereses particulares de alguna de las Fuerzas y la indudable preservación de sus medios de combate durante el conflicto, el incumplimiento de los compromisos adquiridos y las capacidades operativas irreales sustentadas por las FF.AA durante la planificación y preparación previa, que diera origen a la efímera recuperación del archipiélago. Un ejemplo nítido del desorden de planificación y de la voluntad de propaganda imperante para lograr un sentimiento***

de preferencia de una sociedad aún atónita ante un hecho muy caro para la misma, como fue la recuperación momentánea de las islas Malvinas, sin meditar las consecuencias que esa medida originaría, se puede visualizarse al analizar que originalmente se previó ocupar las islas y hacerse cargo del gobierno británico en las mismas, dejar al nuevo gobernador argentino y a un cierto número de efectivos y regresar al país el resto de los medios que participaron en la recuperación.

No estaba planificado permanecer ni aumentar los efectivos de tropa como sucedió, menos aún la logística imprescindible y necesaria. Todo ello por una salida al balcón de la Plaza de Mayo ante una comunidad enardecida por un sueño. Muy pocos pensaban en todos los niveles del Gobierno Argentino y de las FF.AA. que dicha acción agregaría más condimentos negativos al creado conflicto y a la humillación, merecida o no, cuya única solución sería indefectiblemente la vía armada. Significó desconocer o minimizar las huellas históricas que el Reino Unido dejó gravadas en mares y continentes a través de sus conquistas y participación en conflictos de todo tipo).

2°). Carencia de comunicación y unión entre sus cuadros y tropas, que en los momentos decisivos llevó a dejar a las mismas libradas a su propia iniciativa con los resultados lógicos y previsibles.

3°). Afectación al Teatro Malvinas de unidades carentes de adiestramiento (2/3 lecciones de tiro y ninguna de combate en el terreno).

4°). Absoluta deficiencia en cuanto hace el apoyo logístico en el terreno, ocasionando pérdidas de combatientes por inanición. Disminución de la capacidad combativa de las unidades avanzadas por desnutrición, escasez de munición en los instantes decisivos, ningún tipo de comunicación, etc. *(Las tropas inglesas demostraron, expusieron y fotografiaron que todos esos suministros existían y publicaron el resultado en un variado abanico de medios informativos, donde podía apreciarse sin lugar a dudas su importancia. No existía en las islas una cadena logística de distribución o caso contrario era extremadamente deficiente. No tenían previsto el uso adecuado de los medios disponibles para ello existentes en el TO Malvinas. Aviones de transporte de la FAS fueron sometidos a fuego antiaéreo por efectivos del Ejército, que habían solicitado reabastecimiento de víveres desde el continente por las deficiencias de distribución interna, a pesar de haberse coordinado el movimiento y adelantado un Equipo de especialistas de la FAA para asegurar la entrega y el lanzamiento a baja altura en la Zona de Darwin y Bahía Fox, al desconocer las necesidades logísticas de sus soldados y las formas preventivas de solucionarlas, provocaron que tropa famélica asaltara una casa kelper armas en mano en busca de alimentos).*

5°). Aprovechamiento inadecuado de las características del terreno, lo que provocó que no se defendieran alturas importantes y en otras se colocaron guarniciones inadecuadas e insuficientes en número. *(Monte Kent, Darwin y efectivos en la Gran Malvinas).*

6°). Desconocimiento en cuanto a la utilización táctica de sus elementos más sofisticados (helicópteros, misiles, artillería, comunicaciones, blindados, etc.), lo que llevó que llevó a la perdida de los mismos en circunstancias no redituables

(helicópteros), deficiente utilización de otros (artillería y misiles) y no utilización de algunos muy importantes (blindados).

7°). No utilización de situaciones tácticas favorables por absoluta carencia de movilidad táctica operacional de sus mandos y efectivos (Bahía Agradable). ***(Pese a habérsele pedido en forma reiterada, al Comandante Terrestre de las Islas, el empleo de los blindados disponibles y de los efectivos de la Infantería de Marina. Solicitudes realizadas por el Comandante del Componente Aéreo en Malvinas y por el Jefe Naval del BIM 5. Se adujo razones de movilidad y mal estado de los caminos, los que posteriormente fueron utilizados para sus desplazamientos por los ingleses).***

8°). Baja moral de combate en su cuadro permanente. ***(Ningún Oficial de la jerarquía de General estuvo presente en las líneas de combate alentado a sus hombres durante la lucha, dando ejemplo, cimentado la moral y alguno no fue nunca ni a los lugares donde estaba desplegada la tropa, incluso antes de los enfrentamientos).***

9°). Desconocimiento generalizado de la utilización del medio aéreo, de sus ventajas y limitaciones, lo que generaba requerimientos de apoyo de fuego sobre objetivos situados a 60/70 Km. de la línea del frente (interdicción), requerimientos desproporcionados en cuanto al volumen del objetivo a batir, requerimientos de apoyo aéreo sobre blancos que podía ser batidos con un pequeño desplazamiento de la artillería propia, incursión en responsabilidades propias de la FAA, como ser la interdicción, con la designación de blancos a batir fuera de las necesidades propias del Ejército, etc. ***(La mayoría pensaba que el avión sobre sus cabezas era la tabla de salvación, el elemento responsable para la solución de cualquier inconveniente propio o derivado del conflicto, ya fuera éste de planificación, de imprevisión o de conducción).***

II.

14. **La Fuerza Naval**, por su parte, se dedicó a luchar por objetivos de política interna nacional y de conservación de sus propios elementos, no dedicando más que el mínimo esfuerzo al conflicto de Malvinas. La única unidad naval de superficie perdida fue en circunstancias confusas, en la que se arriesgó la unidad más vieja de la flota, sin una adecuada protección, en pos de una aventura que ya había sido abandonada en el momento de su hundimiento. ***(Al respecto, abunda en detalles el Almirante Woodward en su libro sobre el Destructor General Belgrano).***

La otra unidad naval de combate pérdida fue el submarino Santa Fe, el cual fue apresado entrando a puerto emergido en horas diurnas, o sea en las condiciones más desfavorables para el empleo del arma submarina y sin ningún tipo de previsión en cuanto a su defensa. ***(Trasladaba hacia el archipiélago de las Islas Georgias al equipo de comandos navales de combate "Los Lagartos", que no ofrecieron ningún tipo de resistencia y fueron capturados).***

15. El posterior repliegue de la flota de mar que se desplazó fuera de los límites que sucesivamente le imponiendo el adversario, rodeando las costa hasta refugiarse en puertos que no abandonó hasta terminar el conflicto, configuró un modo operacional que fue publicitado periodísticamente en forma internacional, llenando de intriga primero y de estupor después a la población acostumbrada a sus manifestaciones de

defensores de la Soberanía Nacional. *(La redacción de este párrafo puede dar lugar a interpretaciones erróneas, en cuanto hace a la ubicación de los medios de superficie de la flota argentina. En realidad nunca, en ningún momento estuvieron en el área o cerca de la zona donde se desarrollaron los enfrentamientos. Es más se alejaron definitivamente de sus proximidades en las primeras horas del 2 de mayo de 1982 al recibir una orden impartida por el Vicealmirante Lombardo, COATLANSUR, en texto claro. El Almirante Woodward en su libro manifiesta reiteradamente el esfuerzo de la Fuerza de Tareas y de otros medios aéreos ingleses que operaban desde la Isla Ascensión hasta Malvinas, de esta posición hasta el lateral de Río Grande y que luego recorrían el litoral marítimo argentino, lateral a la costa continental hasta casi Mar del Plata buscando la flota de guerra nacional para evitar cualquier tipo de sorpresa, siéndoles imposible encontrarla. Esta exploración se realizó desde unos días antes del desembarco hasta varios días posterior al mismo).*

16. Este hecho, que repite una actuación de similares connotaciones en el año 1978, permite dudar de sus reales intenciones o capacitación profesional para la defensa de la Nación. ***(Deseo aclarar que no fue el propósito del Meno de ninguna forma menoscabar ninguna Institución y menos a las militares, porque las mismas son sin lugar a dudas parte irremplazable de la República, como tales fundamentales, se cumplió en su redacción una orden con fines doctrinarios y se dijo con exactitud la experiencia que se vivió. Es oportuno aclarar, que son los Comandantes de la FF.AA, sus Jefes, aquellos a quienes les toca dirigirlas o comandarlas en un determinado momento los que se equivocan, los que con sus decisiones, erróneas o no, las encolumnan detrás de sus intenciones, intereses y los objetivos esbozados por ellos, según sus criterios, para cada una de las Instituciones).***

17. La pertinaz negativa a realizar todo tipo de operaciones conjuntas ***(algunas ordenadas por la Junta Militar para limar las duras y progresivas asperezas entre COATLANSUR y el CFAS, que no se cumplimentaron o ignoraron sin explicación),*** optando por la no utilización de sus medios aéreos más sofisticados o la utilización individual en operaciones sin trascendencia, antes de ponerlos, aunque solo sea para una operación, bajo control operacional de la FAA, actitud que explicita claramente su carencia de vocación conjunta. ***(Hay ejemplos de operaciones ofensivas aeronavales, para las cuales solicitaron apoyo de la FAS, sobre objetivos navales ingleses imposibles de localizar a pesar de la intensa búsqueda realizada, en la que participaron medios aéreos navales, del Comando Estratégico y de la Fuerza Aérea Sur, posiblemente pergeñadas en una suerte de intención de demostrar que los medios aéreos propios eran utilizados en operaciones ofensivas, justificados por avistamientos navales, razón que motivaba no distraerlos para otras tareas).***

18. La utilización de los medios periodísticos con datos alejados de la realidad, trastocándolas, disminuyendo realizaciones de otras Fuerzas, etc., con el solo objeto de su preeminencia y/o subsistencia nacional sin analizar consecuencias resultantes, constituye otro ejemplo de su falta de vocación conjunta. ***(Lo único que le interesó en todo el conflicto, que motorizó en la planificación previa, fue quedar bien ante la opinión pública sin exponer sus medios, principalmente los de superficie de la flota y para ello recurrió a diferentes arbitrios, la prensa, crear operaciones artificiales o irreales, obviar el cumplimiento de las responsabilidades de sus competencias, en la práctica el CFAS asumió todas las responsabilidades que correspondían al Comando***

Naval a partir del 2 de mayo y este pasó a ser un cuadrito en la orgánica o una entelequia).

19. La inexactitud de los pocos datos proporcionados por sus elementos de exploración contribuye a cimentar las dudas sobre su capacitación profesional o, considerando la no la utilización de medios propios en batir los blancos que esa exploración señalaba, la veracidad de los mismos. ***(En realidad el párrafo trasluce las heridas entre las Fuerzas finalizado el conflicto y no es muy justo en lo que hace a la capacitación profesional y operacional del personal de la aviación naval y de la Infantería de Marina que era excelente. Tal vez no se expresó en el mismo, con claridad, el retaceo al empleo de los medios navales comprometidos en la planificación previa. Esta afirmación es consecuencia de que siempre pusieron diversas trabas a utilizar las aeronaves de exploración y reconocimiento, Neptune SP-2H , debidamente equipadas para la tarea, aduciendo el estado fuera de servicio , a los que sacaron definitivamente de servicio a partir del 7 de mayo del 82 o de los Tracker S-2E que estuvieron en Puerto Argentino unos dos días a mediados de abril, tal vez para la fotografía y que fueron retirados hacia Río Grande primero y luego a Puerto Belgrano justificando su no empleo, a pesar del reiterado pedido del Comando del Teatro Malvinas y del CFAS, por su utilidad, por ser necesario según se afirmó para la defensa del la nave insignia de la flota el Portaaviones 25 de Mayo, ausente total del conflicto al igual que el resto de las naves de superficie que componían la flota de guerra. A los ingleses, a pesar de la búsqueda, les fue imposible ubicarla).***

20. Todo lo expresado precedentemente cobra especial importancia, al analizarse que se llegó al conflicto de Malvinas por planificación e incentivación permanente de la Armada, sin un objetivo de guerra definido y asignando el Comando del Teatro de Operaciones a esta misma fuerza que no tuvo ni capacidad ni voluntad para asumirlo, según sus propias declaraciones al considerarse superada por los acontecimientos y medios. ***(El Plan de Guerra de la Armada manifestaba que en caso de que intervinieran los submarinos atómicos los medios de la misma serían retirados por considerarse superada por el enemigo. Cabe preguntarse como se llevó al país a esta coyuntura, si antes de que se iniciaran los enfrentamientos ya tenían decidido retirarse).***

III.

21. La **Fuerza Aérea** volcó su máximo esfuerzo a un tipo de conflicto que en cierto aspecto no era de su responsabilidad y para el cual no estaba debidamente preparada en material o adiestramiento y que al decir de la ARA no debía intervenir porque el Comando del Atlántico Sur tenía medios suficientes para contrarrestar cualquier eventualidad. ***(La FAA no estaba equipada con material aéreo ni armamento para operar en el mar contra unidades de superficie y submarinas navales, ni sus tripulaciones contaban con el adiestramiento necesario para ello, en virtud de la Resolución I/69 que disponía las jurisdicciones operacionales correspondientes a cada una de las FF.AA. La Armada siempre se opuso a que la Fuerza Aérea se equipara y operara en el mar, salvo en lo concerniente a las Operaciones de Reconocimiento y Exploración Lejana. En cuanto hace a la disponibilidad de medios navales suficientes para contrarrestar cualquier eventualidad no pasa de ser un eufemismo, una pretensión de primacía ilógica con fines únicamente de promoción y propaganda sectorial, si se analiza la envergadura de la Fuerza de Tareas*** **Inglesa,**

además de la poca o nada voluntad de la Fuerza responsable del conflicto en el área marítima para emplear algunos de sus medios, requiriendo en pleno conflicto al CFAS la solución de problemas de su estricta competencia).

22. La incapacidad de esta Fuerza para generar una acción conjunta motivó que todo su esfuerzo sea al final estéril y las fuertes pérdidas en vidas y material que generó su acción desaprovechada. ***(Se ha señalado precedentemente que la Armada prefirió operar sola y que recurría solo a la operación conjunta para cumplimentar sus propios objetivos y para los cuales necesitaba por ejemplo el reabastecimiento aéreo o la protección de sus medios. Incluso generó operaciones conjuntas basadas en avistajes propios, que a pesar de la intensa búsqueda no pudieron ser ratificados, tal vez con el solo objeto de justificar y negar el empleo o la subordinación al CFAS de su material aéreo).***

IV.

23. El esquema orgánico adoptado, en el cual Malvinas era autónomo en su conducción con una dependencia orgánica difusa respecto al COATLANSUR denota graves errores de conducción e idoneidad para el accionar conjunto de las FF.AA., dependencia que por necesidad pasó a ser ejercida por la FAS, que en definitiva no solo defendía las islas sino también las mantenía y proveía. ***(La ausencia física del COATLANSUR y de la totalidad de los medios de superficie y submarinos de la flota de guerra nacional del área de operaciones del mar austral iniciado el conflicto, de la cual se alejo sin ningún rubor, hizo recaer en el CFAS, único comando con capacidad y voluntad de ejercer la responsabilidad de la defensa, del abastecimiento logístico, del traslado de refuerzos, de la evacuación de heridos y de cuantas necesidades reales o antojadizas reclamaran las tropas de las islas, de tener que enfrentar prácticamente en soledad los medios de combate de la Fuerza de Tareas Inglesa, circunstancia que llevo al Almirante Woodward a manifestar que era un mano a mano entre la Roya Navy y la FAA.***

El esfuerzo de la FAS se materializó desde el primer día de combate al tratar y lograr hacer fracasar el primer intento de desembarco y prosiguió hasta el último día abasteciendo y defendiendo las tropas desplegadas en las islas, cubriendo todas sus necesidades, entorpeciendo el incesante trafico naval inglés de suministros, atacando las naves de la flota inglesa de guerra y logísticas, obstaculizando el desembarco del 21 de mayo, atacando la tropa y cuanto medio se pusiera en la mira de sus vectores, etc., sin que ningún medio naval propio de superficie o submarino intentara detener o al menos molestar en el largo camino hacia las islas por el Atlántico Sur o por el Pacífico, la incesante caravana de navíos que reemplazaban las pérdidas inglesas o incrementaban sus pertrechos.

Tareas que eran de responsabilidad primaria de la Armada Nacional y que debían ser resueltas por el Comando Naval creado a tal efecto y que al decir de dicha Fuerza ese Comando disponía de todos los medios necesarios para realizarlas, sin embargo no hesitó en trasladar problemas y requerimientos al CFAS para su cumplimiento, al sentirse superado por acontecimientos propios de un conflicto cuyo único desenlace posible, a esa altura de la crisis política, era la solución armada de una contienda generada para cambiar el humor de una sociedad disconforme de las realidades

nacionales y que fuera apoyada desde la planificación principalmente por los mandos navales.

Debe recordarse que los medios de la FAS estaban destinados para defender la frontera oeste del país y evitar la tentación de un eventual intento de Chile de operar en nuestro territorio en apoyo de los medios ingleses. Ayuda o soporte que realizara facilitando su territorio y medios navales para paliar algunas deficiencias logísticas y de inteligencia de la Fuerza de Tareas Británica).

RESUMEN DE LAS CONCLUSIONES

1°). No hubo planificación ni acción conjunta en el Conflicto Malvinas, ni vocación para hacerlo a pesar del esfuerzo de la FAA. *(A nivel Comandos Operativos no se materializó un esfuerzo constante en la planificación ni en las operaciones. La Armada ejecutó un accionar autónomo, en limitadas oportunidades requirió apoyo, se empeño más en proteger sus medios de combates y en arriesgar lo mínimo necesario para satisfacer sus propios objetivos que en cumplir con los requerimientos del Ejército, la fuerza más dependiente, trasladando cualquier petición de apoyo de fuego o logístico que le fuera solicitado por las Islas al CFAS, como tampoco ejecutó las misiones ofensivas o defensivas conjuntas con la FAS, ni aún las ordenadas por la Junta Militar en la Bahía de San Carlos tratando de limar las asperezas crecientes de esta fuerza con la FAA, en este aspecto dadas las circunstancias en que se hizo el informe y la bronca existente por el fin que tuvo el conflicto y el aislamiento a que fuimos sometidos nos olvidamos el ataque al HMS Invincible, del cual fuimos el nervio motor).*

2°). El Ejército no esta adecuado en su táctica operacional, adiestramiento de su personal y capacitación de su conducción para sostener un conflicto. *(En la operación y empleo de los helicópteros, por ejemplo, se hizo evidente la falta de instrucción de las tripulaciones en el empleo del material aéreo de planos rotativos en un ambiente muy agresivo y como sacarle provecho y ventajas a este medio aéreo tan versátil en combate y en el transporte logístico. La afirmación precedente puede demostrarse fácilmente si se verifica o compara su utilización con los disponibles por la FAA en el TO Malvinas, cuyas dotaciones cumplimentaron más de 450 horas de vuelo sin derribos, satisfaciendo todos los requerimientos con tan solo cuatro móviles aéreos. La conducción de las unidades terrestres, salvo alguna excepción en Darwin, no satisfizo plenamente, llegándose a plantear situaciones contradictorias, mientras una o más secciones avanzaban el grueso se retiraba sin control buscando refugio, abandonando en el terreno las armas, recogidas por hombres de la FAA de la BAM Cóndor. El análisis de circunstancias que motivaron tal conducta señala a priori una falta de conducción y liderazgo que marcara con el ejemplo el camino a seguir. No hubo oficiales superiores de máxima jerarquía con la tropa durante las acciones y alguno no recorrió la zona o visito sus unidades aún antes de los combates).*

3°) La armada no tiene vocación de lucha y no es confiable en su accionar nacional y conjunto y solo afronta aquella operaciones que responden directamente a sus intereses. *(No es necesario abundar en explicaciones, explica el tema el retiro de la flota del conflicto, sucesos de la guerra donde jamás estuvo y las observaciones realizados en los diversos temas precedentes).*

4°) La Fuerza Aérea, a pesar del resultado obtenido, no esta preparada para actuar en todo tipo de Teatro, su equipamiento es insuficiente y su capacidad para decidir **(de por sí)** un conflicto de carácter terrestre es casi nulo. ***(Más allá de los resultados obtenidos por el CFAS y por sus unidades aéreas, de seguridad, de artillería antiaérea, de detección y vigilancia, de inteligencia operativa que no existía y que fue necesario crear para poder evaluar y sacar conclusiones de las operaciones aéreas y analizar las conclusiones de los interrogatorios a las tripulaciones y de los factores de información que se obtenían a través de los censores electrónicos disponibles en el despliegue de la FAA,, de los esforzados y sacrificados servicios de mantenimiento y armamento durante el conflicto y de sus hombres y medios de combate desplegados en las islas, la Institución no estaba equipada ni instruida para operar en un ambiente marítimo, como se señaló tenía vedado equiparse o volar sobre el mar, salvo exploración y reconocimiento lejano.***

El colosal esfuerzo realizado surge nítido si analizamos los medios de combate de la Fuerza de Tareas Inglesa que se debían enfrentar, algunos de última generación provistos durante el desarrollo del conflicto por los EE.UU., en comparación con las obsoletas aeronaves de la FAS y con el arcaico armamento disponible, en general de la Segunda guerra Mundial, poco o nada útil en la lucha aeronaval, como tampoco se disponía de misiles aire-aire modernos que permitieran alguna garantía de éxito en su empleo. El único medio de combate útil y apto para las operaciones aeromarítimas estaba representado por el binomio Super Etendard Exocet -5 misiles- que disponía la aviación Naval para el conflicto.

Los requerimientos de apoyo solicitados por el Ejército, en las islas, carecieron en general de exactitud en la designación y ubicación de los objetivos por coordenadas, por desconocimiento se recurrió tal vez a señalar amplias zonas, que en ocasiones alcanzaron 600 kilómetros cuadrados y para los cuales no utilizaron a los oficiales de Control Adelantados Aerotácticos, OCAAT, suministrados por la FAA para señalar los objetivos, corregir y dirigir a los aviones ofensivos en la trayectoria final, además que la mayoría de la veces las áreas solicitadas no tenían cerca o próximo tropas propias).

5°). No hay vocación de trabajo conjunto en Ejército y Armada. Si lo hay en FAA por haber tomado conciencia de sus limitaciones. ***(No merece mayor explicación se desprende de las aclaraciones realizadas, se refiere en general a la falta de material aéreo y armamento adecuado. Incluye además una urgente modificación a las jurisdicciones de operación de las FF.AA. que deben de estar, a similitud de otros países, acorde con las necesidades de previsiones serias de defensa del país y no sujetas a las apetencias hegemónicas históricas de cada una de las Instituciones Armadas, previsiones que pesar de haber sido señaladas hasta la fecha no han sido encaradas ni aún señaladas en la nueva y aprobada Ley de Defensa Nacional.***

En nuestro país DEFENSA en la actualidad es un sinónimo de FF.AA. lo cual es un manifiesto error, estas son un instrumento más, el militar, generado por las necesidades de la defensa y no la parte fundamental. La Ley de Defensa debe de ser una previsión general para todo el territorio nacional que nace y se funda en los Objetivos Políticos Estratégicos fijados por el Poder Político, es una clara visión fijada por lo menos para 20 o 30 años, en los que deben intervenir y prestar

aprobación todos los sectores de nuestra sociedad, principalmente los partidos políticos para asegurar su mantenimiento y continuidad.

El instrumento militar, en cambio, sus dimensiones y características a las que deben ajustarse cada una de las FF.AA. se desprenden de las necesidades del país para alcanzar esos objetivos. Intervienen para ello entre otros la organización política general del país originada en los municipios, la educación, la inmigración calificada que necesita el país para su desarrollo, el Ministerio de Relaciones Exteriores, la industria, etc., en una palabra es el resultado es la organización general del país para defender y asegurar el modelo de vida elegido por la clase política y aprobada por la sociedad, que debe de ser sustentado por un aparato militar disuasivo por excelencia y no de carácter paquidérmico. El último eslabón de la cadena es el Ministerio de Defensa, no el primero, que debe de ajustar sus previsiones y accionar, a similitud de los otros organismos del Estado, a la Directiva de Estrategia Nacional, etc., etc. Complementadas por las otras directivas que hacen a la planificación).

SUGERENCIAS

1°). Delimitar exactamente las responsabilidades de cada Fuerza partiendo de los siguientes conceptos:

a). Todo lo que opera en la superficie terrestre es responsabilidad del Ejército.

b). Todo lo que opera en la superficie marítima o debajo de ella es responsabilidad de la Armada.

c). Todo lo que opera en el medio aéreo, en ambas superficies, es responsabilidad de la Fuerza Aérea, hecho corroborado ampliamente en el conflicto de Malvinas y no discutidos por las otras FF.AA. *(Al menos al finalizar la contienda).*

2°). A partir del concepto precedente, establecer cursos intensivos y permanentes de adiestramiento conjunto en los aspectos planificación y ejecución. *(Debe agregarse por ser fundamentales "conducción y liderazgo").*

3°). Una Escuela Superior de Guerra común a las tres Fuerzas. *(Pasaron 26 años para que el Poder Político lo ordenara, los mandos militares no se ponían de acuerdo o no les interesaba).*

4°) Un planeamiento conjunto en todos los niveles con integración de los órganos de Comando y Control y capacitación de los mandos que puedan ejercer las responsabilidades de un TO conjunto. *(Se dejan de lado las operaciones específicas de cada fuerza, se refiere básicamente a la práctica de liderazgo, comando y de la toma de decisiones. Lograr experiencia con ejercicios en los que sean necesarios la integración de Estados Mayores Conjuntos con especialistas de las distintas FF.AA., para la ejercitación en la planificación, conducción y control de operaciones conjuntas de las fuerzas, en los cuales se investigue, analice y se incremente el conocimiento de las formas de operar de cada una de las FF.AA., sus procedimientos, las posibilidades de sus medios de combate, viabilidad de mejorar su empleo y rendimiento.*

Concienciar que en un conflicto no pueden haber fuerzas autónomas que operan independientes, atentas a satisfacer sus propias necesidades y no las del conflicto, que en general crean capacidades ficticias para la planificación que jamás pueden ser llevadas a la práctica por ser imposibles o por voluntad o interés de preservación de los medios de los mandos actores, que supeditan el interés particular de una Fuerza a las necesidades generales de la contienda. Es prudente el estudio de las jurisdicciones operacionales y la magnitud de cada una de las FF.AA., de acuerdo con el proyecto de país y las necesidades de defensa, la distribución del presupuesto, el equipamiento de las unidades y su capacitación. Situación que no se ha modificado sustancialmente después del tremendo fracaso y papelón de la llamada guerra de Malvinas).

24. De no lograrse lo expuesto, unificar las Fuerzas Armadas en un solo cuerpo orgánico, a través de un solo planeamiento a cumplimentarse en etapas. *(Este concepto debe ubicarse en el momento histórico en que fue redactado y en la tensión que produjo en la FAS tener que sostener y apoyar prácticamente sola el TO Malvinas, solucionar todos los problemas de supervisión y control del área de jurisdicción del Comando de Operaciones del Atlántico Sur, comando presente solo en las disposiciones pero no en la práctica, la ausencia de medios de combate de la flota de guerra propia, el empleo condicionado de sus medios aéreos en operaciones independientes y no cumplimiento de las obligaciones asumidas durante la planificación que dieron origen al conflicto.*

Como también el desinterés con que la Junta Militar y las FF.AA. aceptaron la capitulación de Malvinas. Un análisis actualizado, más razonado y ordenado, dejando de lado las frustraciones y errores, ira y dolor por los muertos de la FAA tratando de sostener lo insostenible, hace comprender que es fundamental el mantenimiento de la idiosincrasia o personalidad de cada una de las fuerzas, su mística, su orgullo sectorial y su patrimonio histórico.

La forma señalada en el informe permitirá la masificación, causando mayores roces interfuerzas y a la larga un perjuicio operativo. Es imprescindible que cada una de las Instituciones comprenda la debilidades y fortalezas de las otras y de sus medios de combate y que el apoyo conjunto pueda de alguna forma subsanar o mitigar las falencias y que las FF.AA. no pueden equiparse e instruirse de acuerdo con sus propios intereses o puntos de vistas sino teniendo en cuenta las necesidades de defensa del país. Un ejemplo de los problemas de la unificación se puede visualizar con las modificaciones realizadas por Canadá, que a través de los años ha tenido más dificultades con una sola fuerza sin integración que cuando disponía de las tres instituciones históricas).

D / Carpeta 1

DOCUMENTO DE RENDICION

Yo, abajo firmado, Comandante de todas las fuerzas Argentinas de tierra, mar y aire en las Islas FALKLAND me rindo ~~sin condicion~~ a Major General J J MOORE CB OBE MC*, represtante del Gobierno del reino unido.

Segun las condiciones de esta rendicion todo el personal argentino en las Islas FALKLAND debe reunirse en lugares designados por el General Moore y entregar las armas, las municiones, el equipaje ofensivo y defensivo y armamento/material de guerra, de manera mandada por el General Moore o por los oficiales britanicos bajo su mando.

Desques de la rendicion todo el personal de las Fuerzas Argentinas sera tratado honorsamente de acuerdo con la Convencion de Ginebra de 1949. Debe obedecer cualquier instruccion britanica con respecto al movimiento y alojamiento.

Esta rendicion surtira efecto a partir de las 0 hora [illegible] ~~horas~~ ZULU [illegible] junio (~~horas local~~) e incluye esas Fuerzas Argentinas desplegados en, y alrededor de, Port Stanley, en las Islas FALKLAND del Este, del Oeste, ~~[illegible]~~ y todas las islas aisladas.

DOCUMENTO DE RENDICION

Yo, abajo firmado, Comandante de todas las fuerzas Argentinas de tierra, mar y aire en las Islas FALKLAND me rindo ~~sin condicion~~ a Major General J J MOORE CB OBE MC*, represtante del Gobierno dèl reino unido.

Segun las condiciones de esta rendicion todo el personal argentino en las Islas FALKLAND debe reunirse en lugares designados por el General Moore y entregar las armas, las municiones, el equipaje ofensivo y defensivo y armamento/material de guerra, de manera mandada por el General Moore o por los oficiales britanicos bajo su mando.

Desques de la rendicion todo el personal de las Fuerzas Argentinas sera tratado honorsamente de acuerdo con la Convencion de Ginebra de 1949. Debe obedecer cualquier instruccion britanica con respecto al movimiento y alojamiento.

Esta rendicion surtira efecto a partir de la 0 hora de [illegible] ~~horas ZULU~~ junio (~~horas local~~) e incluye esas Fuerzas Argentinas desplegados en, y alrededor de, Port Stanley, en las Islas FALKLAND del Este, del Oeste, [illegible] y todas las islas aisladas.

General Mario B. Menéndez Comandante Fuerzas Argentinas en Malvinas

General Mayor Jeremy J. Moore

Testigos
Teniente Coronel Brian Pennicott (Izquierda)
Vicecomodoro Eugenio J. Miari (Derecha)

Esto es borrador de correcciones al libro de EFEMERIDES

01May82
primer párr.: Donde dice: reconquistar
Debe decir: reponer, o reimplantar un gobierno colonial británico.

Se produce el bombardeo de las Bases MALVINAS y CONDOR, con avs VULCAN y SEA HARRIERS, como anticipo de un intento de desembarco helitransportado con el apoyo de fuego naval de tres buques. El hecho es que se intimó a la rendición de la Guarnición MALVINAS y el Comandante Aéreo del TOM avisó sobre la situación al Comando de la FAS, quien dispuso el ataque masivo de la Fuerza Aérea a las Unidades Navales de superficie Británicas. Como consecuencia de ESA defensa de exclusiva responsabilidad de la FA, la TASK FORCE se retira y no vuelve a intentarlo hasta su desembarco en SAN CARLOS.

VIP

ESE ES EL VALOR Y TRASCENDENCIA DEL 01 May82.

"El Rechazo de la TASK FORCE" y la postergación de sus intenciones, hasta la llegada de la casi totalidad del poder naval de GB". Más aún, ello obliga a la THATCHER a producir un hecho bélico que salve el honor de GB (y su prestigio personal), hasta que le dé tiempo a volver a intentar la reocupación. El hecho Bélico que se le presentó es el BELGRANO.

Podría ser algo así: -El REINO UNIDO inició sus operaciones ofensivas para reponer un gobierno colonial británico en las Islas MALVINAS. A las 04:40 del 01May82, un avión "VULCAN" ejecutó un bombardeo sobre la pista e instalaciones de la Base Aérea Militar MALVINAS, en Puerto ARGENTINO, seguido por bombardeos de aviones "SEA HARRIER", sobre el mismo objetivo y sobre la Base Aérea Militar "CONDOR", en DARWIN. Poco después, la Fuerza Aeronaval de Tareas al mando del Contraalmirante WOODWARD, maniobró con la intención de realizar un desembarco, aproximando buques del Grupo de Asalto Anfibio y del Grupo de Batalla; efectuó un bombardeo naval y ofreció la rendición a la Guarnición Argentina. Ante el aviso del Comando del Componente Aéreo en las Islas, el Comando de la Fuerza Aérea Sur, en COMODORO RIVADAVIA, ordenó misiones coordinadas y sucesivas de bombardeo, cobertura, reabastecimiento en vuelo y de engaño, con aviones M-III, M-V, A4-B, A4-C, KC-130, Mk-62 y LEAR JET, que se trabaron en combate y lograron rechazar a la Fuerza de Tareas Británica, ocasionando serias averías a unidades navales de superficie. A ello, se agregó la reacción de la AAe, desplegada en defensa de las Bases, que repelió los ataques de los aviones SEA HARRIER.

El Comandante WOODWARD, ante lo que posteriormente citó como "persistencia de los pilotos argentinos" y "desconocimiento del potencial de la Fuerza Aérea" consideró "desprotegida" a la flota y desistió de su intento, hasta la llegada de sustantivos refuerzos.-

VIP

La BATALLA del 1ro de MAYO constituyó un triunfo de las FFAA Argentinas en la que la FA protagonizó las acciones decisivas y tuvo su bautismo de fuego en un conflicto convencional.

NOTA:

"Da la casualidad que, al mismo tiempo, esa acción

constituye el BAUTISMO DE FUEGO de la FA, en una situación de conflicto con otra Nación". Así se ha intentado y, tal vez, se podría recordar la fecha, "subsidiariamente", pero es "MAS IMPORTANTE" el hecho de una batalla aeronaval (si la actuación de la AAa se puede incluir dentro de ese concepto) ganada: "La Batalla del 01May82", en la que tuvo principalísima y meritoria participación la FAA. Incluso pienso que darle su parte de mérito a la AAa propia y de otras fuerzas, en los correspondientes festejos y recordaciones, haría engrandecer el propio mérito por las acciones y su trascendencia en la comunidad. Hay que "compartir" la fecha y usufructuaríamos las ganancias. No como sucedió este año (1996) que pasó casi inadvertida y sin interés para nadie. !LASTIMOSO!. Es, probablemente lo más trascendente de la FA, como hecho de guerra, aunque BAHIA AGRADABLE haya sido más espectacular y de mayor costo para GB. Incluso el hecho del "SHEFFIELD" ocurre en un momento, en el que la decisión por la espera del resto de la flota ya estaba tomada.

La BATALLA DE SAN CARLOS fue más larga, demandó mayor esfuerzo, fué más dura para las tripulaciones y requirió más coraje para llegar atravesando las defensas; pero el mérito está en eso y no en el resultado, ya que no se logró impedir el logro del objetivo británico que era establecer la cabeza de playa.

En la del 1ro de MAYO se impidió el desembarco inmediato y se le proporcionó a la conducción nacional un tiempo precioso para obtener mediante negociaciones diplomáticas aunque más no fuera un objetivo político parcial que no supo aprovechar por falta de valor, a las críticas ("perder en la paz lo que se ganó en la guerra"). No supieron "ver" el verdadero final de las cosas con el resultado en vidas y material que trajo consigo.

El segundo párrafo es ampliatorio del primero y no una efemérides en sí mismo. Aunque, para equilibrar el hecho con la cita de quién y cómo lo hicieron, al ser citados más adelante otros hechos, se lo debería incluir.

El tercer párrafo se refiere a una conjetura que no se puede probar por el momento. Es posible que el M-III de GARCIA CUERVA sea el responsable de ese hecho, pero también es probable que no. Considero que, no es necesario para realzar la fecha, ni prudente incluir suposiciones. Desde ya, no surge de la observación del radar de Pto Argentino.

La primer sección lanzada por la FAS fueron dos M III, tripulados por el My SANCHEZ y el Cap CZERWINSKI que poco después de las 07:30 cubrieron el area de Pto ARGENTINO y regresaron sin entrar en contacto con avs británicos.

A las 08:30 fueron bombardeadas casi simultáneamente las BAM MALVINAS y CONDOR. En esta última fue alcanzado un PUCARA en procedimiento de puesta en marcha perdiendo la vida en cumplimiento de su deber el piloto, Alf JUKIC y siete

su apreciación, la sola presencia contribuyó a disuadir a WOODWARD para esperar los refuerzos.

suboficiales: CP RODRIGUEZ, CP DUARTE, C1ro MALDONADO, C 1ro MONTAÑO, C1ro BRASHICH, C1ro CARRIZO y C1ro PERALTA. En la BAM MALVINAS la AAe probablemente dañó a dos SEA HARRIER.

~~Página~~

La segunda sección de cobertura "TORO" estuvo constituida por dos M V, tripulados por el Cap MORENO y el Ten VOLPONI que también regresó sin entrar en combate, al mantener mutuamente con una sección de SEA HARRIER, sus ventajas relativas en altura.

La tercer Ella "TOPO" con cuatro A 4B tripulados por el Cap PALAVER, Ten GALVEZ, 1er Ten GUADAGNINI y el Alf GOMEZ fue interceptada por una sección de SH y la oportuna intervención de una sección en cobertura de dos M III, tripulados por el Cap GARCIA CUERVA y el 1er Ten PERONA los salvó de un probable derribo.

La cuarta sección "FOCO" realizó cobertura con dos M III tripulados por el 1er Ten YEBRA y el 1er Ten PUIG.

La quinta Ella "OSO" con cuatro A 4C tripulados por el Cap CASTELLANO, Ten PAREDI, Cap CAFFARATTI y Ten LUCERO, no encontró el blanco naval asignado y regresó a su Base.

La sexta sección realizó cobertura con dos M V "LIMON" tripulados por el My MARTINEZ y el 1er Ten LUNA.

La séptima sección realizó cobertura "PACO" con dos M III tripulados por el Cap GARCIA CUERVA y el 1er Ten PERONA. Advertidos por el radar MLV de la interceptación que intentaban dos SH sobre la Ella TOPO de A 4B, adoptaron rumbo de interceptación logrando que los SH desistieran de su atq.

A partir del mediodía, la FAS comenzó a lanzar una sucesión de Ellas en cobertura, engaño y bombardeo a blancos navales con el objetivo de negar a la TASK FORCE la posibilidad de efectuar un desembarco en las proximidades de Pto ARGENTINO.

La octava Sección "CICLON", realizó cobertura con dos M V tripulados por el Cap MIR GONZALEZ y el Ten BERNHARDT.

La novena sección "PAMPA", realizó cobertura con dos A 4C, tripulados por el 1er Ten VAZQUEZ y el Ten ZATTARA.

De la décima sección "FIERRO", realizó cobertura solamente un M V, tripulado por el Cap DIAZ, por fallas en el numeral.

La undécima Ella "TORNO" tuvo misión de atq a objetivo naval (AON) con tres M V, tripulados por el Cap DIMEGLIO, el Ten AGUIRRE y el 1er Ten ROMAN.

~~ATENCION!! AQUI FALTA TERMINAR LOS DETALLES DEL 01May82~~

Este es una parte del Cap XI que lo agrego por algunos conceptos. Ej. lo subrayado en el párr. 1 y el párr. 30 de la pág 9[illegible]

CAPITULO XI-EL INICIO DE LAS OPERACIONES DE GUERRA

LA SITUACIóN

LA FUERZA DE TAREAS DEL REINO UNIDO

1. La orden expresa de LONDRES al Almirante FIELDHOUSE en su Comando en NORTHWOOD, consistía en "Lograr la retirada de las Fuerzas Argentinas de las Islas MALVINAS y sus Dependencias y restablecer la Administración Británica tan rápido como sea posible". Por lo tanto, como Comandante de la Fuerza de Tareas Conjunta 317, su misión fue planificar y ordenar las maniobras de todas las fuerzas británicas puestas a su disposición (RAF, Royal NAVY y Royal ARMY). Así, su Estado Mayor elaboró el Plan de Operaciones "CORPORATE", para [illegible] el objetivo del gobierno.

2. [illegible] el 30Abr82, el grueso de la "TASK FORCE" estaba [illegible] en el Area Logística¹ de retaguardia situada a unos 400 km al Noreste de PUERTO ARGENTINO y el Vicealmirante WOODWARD, Comandante de los Grupos de Tareas Británicos en el ATLANTICO SUR, tenía todo dispuesto para ejecutar al día siguiente, las maniobras previstas en el Plan "CORPORATE" y reocupar la colonia rápidamente.

3. Entre los factores principales seguramente considerados por WOODWARD que influyeron en su apreciación, pueden citarse:

1o) Las órdenes recibidas de su Comando en NORTHWOOD (Comando de la TASK FORCE) que había concebido una operación conjunta con la participación de la ROYAL AIR FORCE (RAF). Estas órdenes establecían que:

- La primera acción de guerra estaría a cargo de un avión VULCAN de la RAF que, operando desde la isla ASCENCION, se encargaría de neutralizar la pista de la BAM MALVINAS en PUERTO ARGENTINO, con bombas "rompe pistas" de penetración y gran poder destructivo.[2]

---

[1] Towing, Repair and Logistic Area (TRALA), Area de Remolque, Reparaciones y Logística. Con [illegible] se concentraban naves especiales [illegible] remolcadores, [illegible] proporcionar apoyo técnico y sostén logístico a la Flota. También se ubicaron varias "estaciones de Servicio" entre MALVINAS y la isla ASCENSION.

[2] La distancia de 6600 millas sería sorteada mediante seis reabastecimientos en vuelo y su armamento lanzable consistiría en 21 bombas especiales para penetrar bajo la superficie de la pista y explotar en profundidad. Su peso individual: 500 libras. Método de lanzamiento: en reguero y por tiempo, cortando la pista en un ángulo de 25/30 grados para asegurar al menos, un impacto doble

24. Los objetivos prioritarios ordenados a la FAS para enviar sus cazabombarderos estaban constituidos por los portaaviones y los transportes de tropas y lógicamente, por los buques que les proporcionaban su defensa: el temible escudo que deberían "anular" o "penetrar". Esa era la barrera que desde un principio perturbó a la FA y desvelaba a la Plana Mayor de la FAS por su reputación de inexpugnabilidad, razón de ser de los misiles tipo "EXOCET" ("Fire and Forget", Tire y Olvídese)[29].

25. Si bien los análisis y ensayos habían culminado con la selección de una aproximación muy baja y un bombardeo rasante como el procedimiento más conveniente, al no existir antecedentes previos en combate real, se tenía una enorme preocupación y una inquietante incertidumbre sobre las probabilidades de pasar a través de esas defensas y la verdadera eficacia del armamento seleccionado.

26. Por otra parte, la FAS debería esperar en el continente la información desde las islas, sobre la detección o visualización de amenazas para preparar las misiones de acuerdo con el tipo de objetivo, sus características, ubicación, maniobra en desarrollo, meteorología en el continente, en la ruta y en la zona del blanco, horas remanentes de luz diurna, etc. y evaluar la factibilidad y rentabilidad de la operación a realizar.

27. En principio, se intentaría disputar la superioridad aérea "en altura" para entorpecer la libertad de acción durante el desarrollo de las operaciones aéreas de la "Task Force" y se estaría preparado para el envío de las misiones destinadas a rechazar probables desembarcos o, al menos, reducir su capacidad para ejecutar acciones de envergadura sobre la guarnición de Pto ARGENTINO.

28. El 30Abr82, la FAS informó al Comandando Aéreo Estratégico (CAE) que sus unidades estaban alistadas para realizar las operaciones que se le encomendaran. El Brig WEBER, buscando la máxima eficiencia de los medios aéreos ofensivos de la Nación y de acuerdo con la experiencia mundial en el empleo de esos medios, requirió por mensaje JB-4854 que la unidad SUPER ,

---

29. La eficacia de las defensas siempre ha generado la creación de nuevas armas para evitarlas. El término "Fire and Forget" identifica a un arma que puede lanzarse fuera de distancia de las defensas. Preserva al móvil tripulado y es mucho más difícil de batir que este por su gran velocidad y escaso tamaño; puede poseer sistemas propios de navegación y adquisición de blancos. A esta categoría pertenece el misil AM 39 "EXOCET".

ETENDARD (SUE) de la ARA fuese puesta bajo control operacional de la FAS.[21]

29. Su pedido se basaba en varias circunstancias y tendía al fortalecimiento de la capacidad aérea nacional para desarrollar operaciones coordinadas: En primer lugar, tales aviones no podían ser embarcados y operarían desde tierra; en segundo lugar, la FAS disponía de los dos aviones KC 130, cuya tarea de reabastecimiento en vuelo era necesaria tanto para los SUE como para los Escuadrones de SKYHAWK A4C y A4B de la FAS; en tercer lugar, cuando no se los utilizara en una misión específica con los misiles "EXOCET", podrían guiar hasta las cercanías de objetivos navales a escuadrillas de SKYHAWK, merced a sus modernos sistemas de navegación y señalarles con precisión los blancos con su equipamiento de radar. Fue exigir demasiado al [illegible] conjunto de las FFAA y solamente durante el ataque al HMS INVINCIBLE se integró realmente unidades aéreas de combate y demostró el acierto de la propuesta.

La Actitud de la Fuerza Aérea

30. El 30Abr82, la FA estaba en espera, alistada, convencida de su responsabilidad, sin dudas sobre lo que era su deber en lo individual y lo institucional. Una visible actitud decidida se distinguía en cada comando y en cada subordinado en el continente y en las islas. Se sabía que el combate era inminente y existían innumerables incógnitas sobre cómo sería su desarrollo contra un adversario tan poderoso y experimentado. Se reconocía que las limitaciones eran demasiadas para defender nuestras islas tan lejanas, pero nadie pensaba [illegible] un estado de cosas [illegible] de los gobernantes. [illegible] estaban y, frente a ellos, un deber que cumplir.

31. La intervención de la FA mucho dependía de las operaciones que llevara a cabo la Armada quien tenía la responsabilidad principal en el ámbito aeromarítimo, del apoyo que sería necesario proporcionarle y de los requerimientos que realizara el Comando Conjunto del Teatro de Operaciones MALVINAS, de acuerdo con las operaciones ofensivas que seguramente ejecutaría la "Task Force".

La Fuerza de Tarea 79 de la Armada

32. A fines de Abril, la Fuerza de Tarea 79, al mando del CAlte ALLARA, había maniobrado dividida en tres Grupos de Tareas para contrarrestar un posible ataque británico sobre las islas MALVINAS o el territorio continental.

---

21. "Control Operacional" define una dependencia temporaria en lo operativo, a diferencia de "Comando Operacional" que implica subordinación permanente para todo objeto.

Esto puede ser repetitivo pero puede ayudar.

VERSION RESUMIDA DE EFEMERIDES MALVINAS

01May82

A partir de las 04:40, el REINO UNIDO inició una maniobra aeronaval con operaciones ofensivas, para reponer un gobierno colonial británico en las islas MALVINAS, mediante bombardeo aéreo a las Bases Aéreas Militares MALVINAS y CONDOR, aproximación de buques del Grupo de Asalto Anfibio y del Grupo de Batalla, bombardeo naval y amenaza de desembarco. Promediando la maniobra, el Contraalmirante WOODWARD, al mando de la Fuerza Aeronaval de Tareas, ofreció la rendición a la Guarnición Argentina.

La AAe, destacada en defensa de ambas Bases Aéreas, repelió los ataques aéreos y, advertida la FAS en CRV, su Comandante, el Brig D Ernesto H CRESPO, lanzó sucesivas misiones de ataque contra la Fuerza Aeronaval. El enfrentamiento dió lugar a la BATALLA DEL PRIMERO DE MAYO, cuya consecuencia fue el RECHAZO DE LA TASK FORCE BRITANICA.

El Contraalmirante WOODWARD ante lo que posteriormente citó como "Persistencia de los pilotos argentinos" y "Desconocimiento del potencial de la FUERZA AEREA", consideró desprotegida a la flota y desistió de su intento, hasta la llegada de sustantivos refuerzos, veinte días después.

NOTA CONCEPTUAL

"No se menciona tipo de daños (ganancias o pérdidas), sino el clarísimo y, tal vez, sorpresivo RESULTADO DE UNA BATALLA. Pienso que demasiadas personas intervinieron desde la planificación inicial hasta la ejecucion y no es lugar para detalles que hagan perder o "diluir" la trascendencia del resultado en sí mismo y su significado nacional e institucional.

Por ello, tampoco caben los nombres de los caídos en este documento, porque no es el detalle esencial de la fecha."

04May82

En una notable operación conjunta, el Destructor misilístico D-42 "SHEFFIELD", fue hundido por la acción de un Misil EXOCET AM39, lanzado por aviones SUPER ETENDARD. Un KC 130 de la Fuerza Aérea reabasteció de combustible en vuelo a los citados y a cuatro M V DAGGER qûe les proporcionaron cobertura.

12May82

En su primer intento DIURNO, después de la BATALLA DEL PRIMERO DE MAYO, la Task Force realizó bombardeo naval sobre la Base Aérea Militar MALVINAS, aproximando al Destructor D 42 GLASGOW, escoltado por la Fragata F 22 BRILLIANT. Nuevamente, la FAS ordenó misiones de bombardeo sobre ambos buques, obligándolos a retirarse; el primero, definitivamente, de la zona de operaciones.

LA FUERZA AEREA Y EL CONFLICTO MALVINAS

MALVINAS, un Objetivo Nacional

1. El Pueblo Argentino puede expresar distintas opiniones y experimentar distintas emociones, al considerar los grandes problemas nacionales; sin embargo, respecto de la soberanía de las Islas MALVINAS, no existe un argentino que tenga alguna duda sobre sus derechos históricos y jurídicos.

2. Consecuentemente, las MALVINAS representan un "bien de Familia", un "objetivo nacional permanente". Por ello, los gobernantes argentinos están comprometidos a que sus actos de gobierno relacionados, tiendan siempre a su recuperación.

3. Desde 1833, en que fueran usurpadas por el antiguo Imperio Británico y transformadas en colonia, ARGENTINA reclamó diplomáticamente el reintegro de las islas, con insistencia, pero sin resultados. Se llevó el asunto a las Naciones Unidas y, pese a sus recomendaciones específicas, se tropezó con la constante negativa británica a negociar la soberanía, con el único respaldo de su poder nacional. Sin embargo, aceptó "conversaciones" relacionadas con las comunicaciones y la cooperación económica.

4. El conflicto militar de 1982 con el REINO UNIDO, es la consecuencia de un acto más de gobierno, por el que se intentó forzar la negociación, para lograr la devolución de ese sector del patrimonio nacional, arrebatado con violencia.

La Fuerza Aérea en MALVINAS

5. Desde 1971, a partir de una "Declaración Conjunta", por la que se concertó con LONDRES un "Acuerdo de Comunicaciones", la Fuerza Aérea asumió la responsabilidad de ARGENTINA de establecer una línea aérea, con frecuencia semanal. Por tal razón, oficiales de la Institución fueron destinados a las islas por períodos de dos años, a cargo de la Agencia de la empresa Líneas Aéreas del Estado. Asimismo, el Ministerio de Relaciones Exteriores (RREE) designó al oficial a cargo, como su representante en MALVINAS para integrar la Comisión Consultiva Especial constituida para tratar las cuestiones relacionadas con el "Acuerdo".

6. Así, el oficial designado se constituyó en el habitual vínculo de la relación entre las autoridades y comunidad locales, con el Ministerio de RREE y adquirió responsabilidades en los desarrollos de infraestructura que, previas ampliaciones del "Acuerdo", permitieron a la Fuerza Aérea construir una pista provisoria de aluminio, para mejorar las comunicaciones con aeronaves de mayor porte y seguridad y participar, activamente, en las obras requeridas para la provisión de los servicios de combustibles y gas.

7. Asimismo, asistió a las docentes destacadas por el Ministerio de Educación en las islas y prestó personal apoyo a las necesidades sanitarias y educativas de ciudadanos locales, en hospitales y escuelas argentinos.

8. La convivencia familiar diaria, una relación personal respetuosa, una actitud diligente en la prestación de servicios, en lo profesional y lo humano, habrían de probar al ciudadano malvinense la intención de nuestro país de atender su bienestar y considerar sus intereses, con garantía de sus derechos, sus bienes y su forma de vida.

9. La Fuerza Aérea estimaba que el tiempo, la vocación de servicio de la Institución, los beneficios que percibirían los malvinenses, con la esperanza de un progreso social e individual, irían acercando sus intereses (si no sus sentimientos), con los nacionales argentinos. Sin estridencias, sin la interposición negativa de declaraciones políticas, ni grandes titulares en la prensa que sólo provocarían lógicas reacciones en contrario, el objetivo final se aproximaría [illegible]

La Decisión de [illegible] MALVINAS.

10. Sin embargo, la Junta Militar (JM) consideró, a finales de 1981, que a pesar de las recomendaciones de las NACIONES UNIDAS y de los esfuerzos diplomáticos y económicos argentinos, LONDRES no cedería en su negativa de negociar sobre la soberanía. Reconoció que los intereses geopolíticos y económicos, entre los que se encontraban las riquezas ictícolas y del subsuelo marino y su proyección a la ANTARTIDA, bloquearían todo intento posible, con el muy conveniente pretexto de los "deseos" de sus habitantes.

11. Por lo tanto, la JM aprobó la idea del Alte ANAYA de recuperar las MALVINAS mediante una acción sorpresiva de la Armada Nacional y luego, negociar el traspaso de la soberanía.

12. Con la plena conformidad del Canciller y el respaldo de tres suposiciones ineludibles para viabilizar el proyecto, la Junta Militar ordenó a una Comisión de Trabajo conjunta, la elaboración de un plan esquemático para llevar a cabo su propósito.

13. Las suposiciones en que se basaba la idea y sin cuyo cumplimiento, no resultaría aconsejable, si no descartable, fueron:

1o) Que el REINO UNIDO no reaccionaría con violencia.
2o) Que EEUU se mantendría al margen.
3o) Que se podría controlar la crisis y, por lo tanto, habrían

negociaciones por la "cesión" de la soberanía.[1]

14. La Comisión de Trabajo elaboró el planeamiento con una orientación de la Junta Militar que preveía:

1o) Recuperación incruenta, para las tropas británicas y pobladores locales.

2o) Máximo secreto, hasta el momento de iniciar las acciones.

3o) Oportunidad, prevista para mediados de Mayo.

4o) Ejecución con los medios navales, con participación del EA y de la FAA, para otorgarle carácter conjunto.

5o) Empleo de los medios disponibles, sin prever adquisiciones ni adiestramiento adicionales

6o) Producida la recuperación, repliegue de las fuerzas y permanencia solo de lo indispensable para el mantenimiento del orden y apoyo al Gobierno Militar en las islas. Este ejercería su mandato, con el mayor respeto de los intereses de los ciudadanos y de su bienestar y seguridad.

El Detonante

15. Después de ciertas declaraciones del Canciller COSTA MENDEZ del 02Abr82, LONDRES esperaba algún acto hostil argentino relacionado con las MALVINAS. Su recelo creyó encontrarlo en las actividades de un empresario argentino que cumplía un contrato privado en las islas GEORGIAS (conocido y aprobado por las autoridades británicas) y provocó una controversia. Mientras analizaba los hechos, fue apremiado por intereses políticos y económicos que sobredimensionaron el significado de las circunstancias y resolvió el envío del buque ENDURANCE, para desalojar a los trabajadores de la Empresa (que la prensa denominó invasores), lo que notificó a BUENOS AIRES.

16. La Junta Militar, reaccionó para impedir el desalojo y actuó tanto diplomáticamente, como mediante el envío del buque ARA BAHIA PARAISO. Además, considerando la posibilidad del arribo de anunciados refuerzos de la "Royal Navy" a la zona, decidió adelantar la recuperación de las MALVINAS, para principios de Abril.

La Ejecución de la Alternativa Militar

17. Así, el 02Abr82, se recuperaron las MALVINAS mediante una

---

[1]. En los hechos posteriores, en ningún momento se advierte la consideración de objetivos intermedios o parciales en el aspecto de la soberanía. La Junta no advirtió, previamente, que la situación a crear y el sentimiento nacional, no les permitiría negociar otra cosa que no fuera la retención de las islas y su plena propiedad en fecha cierta. Por otra parte, tampoco el gobierno británico tendría alguna salida elegante, para guardar su prestigio; aún considerando que sus intereses no fueran lo bastante importantes.

operación militar incruenta, se constituyó un gobierno militar y se replegaron las tropas intervinientes, salvo los elementos previstos para la seguridad y el apoyo a las nuevas autoridades constituidas.

La Reacción Diplomática y Militar de LONDRES

18. Contra lo esperado por la Junta Militar y el Canciller, el Consejo de Seguridad de las NACIONES UNIDAS emitió la Resolución No. 502, por la que exhortaba al cese de hostilidades; exigía a la ARGENTINA la retirada inmediata de todas sus fuerzas de las islas; y reclamaba a ambas naciones una solución diplomática de sus diferencias y el respeto a los propósitos y principios de la ONU.[2]

19. Prácticamente, autorizó al REINO UNIDO a enviar una expedición militar de envergadura al ATLANTICO SUR, ya prevista en sus planes de "contingencia", para restaurar la colonia.

20. Con su habilidad diplomática habitual, LONDRES hizo aparecer ante el mundo a la ARGENTINA, como invasora; a las islas, como de su legítima soberanía; a sus habitantes, como rehenes; al gobierno militar, como dictadura criminal; a su expedición militar, como libertadora y a su Primera Ministro, como la Dama de Hierro, Paladín de la Justicia.

21. La Junta Militar, olvidó revisar las suposiciones que viabilizaban su plan, o les restó valor, y escaló el nivel previsto del conflicto pretendiendo disuadir al REINO UNIDO del empleo efectivo de su poder militar e incrementando los elementos de combate en las islas. Supuso que LONDRES dudaría, ante un cálculo poco aceptable de pérdidas humanas y materiales y el consecuente riesgo social, político y económico.

22. Al omitir nuevamente, analizar las circunstancias desde el "punto de vista" del gobierno de LONDRES, sus intereses y su juego político, la Junta se apartó de lo previsto. Su plan original de retirar la masa de las tropas y negociar, fue modificado; probablemente, ante el entusiasmo ciudadano masivo que no le perdonaría una retirada sin lucha.

23. Los actos de la Junta y el sentimiento argentino transformaron todo el asunto en una cuestión de honor nacional.

El Puente Aéreo

24. Al escalar el nivel del conflicto, fue necesario incrementar masivamente el abastecimiento del creciente número de efectivos

---

2. No condenaba explícitamente a la ARGENTINA ni exigía la restauración de la Administración Británica anterior al 02Abr82.

militares en las islas. A partir del 12Abr82, ante la amenaza de submarinos nucleares y la declaración británica de una zona de exclusión, se interrumpió el transporte naval. Entonces, el mayor esfuerzo recayó sobre la Fuerza Aérea que debió organizar y mantener un puente aéreo de magnitud no prevista.

25. En efecto, la Base de la Fuerza Aérea en MALVINAS, con su precaria pista y su pequeña plataforma, fue receptora de 420 aeronaves durante el mes de Abril que descargaron 5442 Ton de carga y 9729 pasajeros, con su equipo.

26. A partir del 01May82, la amenaza británica tornó inviable la operación diurna y obligó a una riesgosa navegación rasante, con aproximación y aterrizaje nocturnos. Innumerables intentos fracasaron por la cercanía de buques en la fase final de la aproximación o la presencia de lluvias, nieblas o vientos excesivos. No obstante, la Fuerza Aérea concretó 31 aterrizajes y la Armada 13. El último C-130 operó en la Base Aérea, ya bajo el alcance de la artillería terrestre británica, en la noche del 13 al 14Jun82, descargando un cañon de 155 mm. que no alcanzó a combatir por la caída de Pto ARGENTINO.

El Alistamiento de la Fuerza Aérea

27. Desde el comienzo de la participación de su personal en la Comisión de Trabajo para la Recuperación de las islas, la FA previó que el REINO UNIDO reaccionaría violentamente, mediante el envío de una expedición militar con la envergadura suficiente para superar los medios que le podría oponer nuestra Armada y que el gobierno argentino perdería capacidad negociadora.

28. En consecuencia, planificó el empleo de la Fuerza en las tareas de su responsabilidad e, incluso, previó el apoyo a la Armada en operaciones aeromarítimas, especialmente el ataque a objetivos navales, a sabiendas de que no estaba equipada para ello (por disposiciones legales), ni adecuadamente adiestrada.

29. Por tal motivo, la FA requirió y obtuvo del Presidente, Grl GALTIERI, autorización para alistarse y desplegar en ubicaciones favorables para operar en el ATLANTICO SUR, donde probablemente se desarrollarían las acciones militares. Además, intentó adquirir en el exterior equipamiento para la exploración aérea lejana y aumentar la cantidad de aviones para reabastecimiento en vuelo, sin poder obtenerlos en tiempo oportuno. Logró, sin embargo, equipar sus tripulaciones y su aviones con elementos que le permitirían una mayor probabilidad de supervivencia, en un ámbito de combate en el que se aunarían la tecnología adversaria y un medio hostil como el que caracteriza al ATLANTICO SUR. (trajes antiexposición, Radar- warning, bengalas anti misiles, chaffs, etc).

Mayor Responsabilidad a la Fuerza Aérea

30. La amenaza [illegible] y la segura disponibilidad [illegible], obligó a la Armada a resguardar sus [illegible], excepto submarinos y aeronaves basadas en tierra. La [illegible] Militar, y la Nación entera, depositaron en la Fuerza Aérea la desproporcionada tarea de detener a la "Task Force" británica y, en la Guarnición Militar en MALVINAS, la exigencia de impedir el intento de reocupación colonial. Todo argentino sentía que estaba en juego el honor nacional y la manipulación política de la Junta, mantuvo una expectativa de triunfo final.

31. La Fuerza Aérea asumió el cumplimiento de lo que consideró su deber frente a la comunidad, conociendo las limitaciones de su antiguo material aéreo, inadecuado armamento y equipamiento electrónico. No dudó de la aptitud y de la actitud de sus tripulaciones, artilleros y especialistas en sus [illegible] funciones. Tenía algo que hace[illegible], debía intentarlo.

32. Los [illegible] estudiaron, hasta el extremo, los perfiles de vuelo óptimos para obtener minutos adicionales, sobre [illegible] que se presentarían en el límite [illegible].

[illegible] llegar a esos buques tan lejanos ya [illegible] difícil, penetrar sus defensas se presentaba temible: Un 25% de probabilidades de derribo en aproximación rasante se apreciaba como el único procedimiento de riesgo aceptable.

34. De lograrlo, dispondrían, por unos pocos segundos, de la fugaz figura de un buque, cuya silueta estudiarían a fondo para reconocer cada unidad de la Flota Naval Británica. Por un momento, serían los dueños de la situación; sin mirar los piques en el agua de la artillería del buque frente a ellos, deberían mantener su avión estable, apretar el disparador de sus cañones y, a la distancia precisa, soltar las bombas; rápidamente, saltar el blanco, evadir nuevamente las defensas, buscar los otros integrantes de la escuadrilla y escapar, atentos a una posible interceptación de los HARRIER y con la vista en el nivel de combustible hasta el regreso, ya que siempre estarían operando en los límites de la autonomía de sus aviones.

El Antiguo Imperio Emplea su Fuerza Militar

35. La reocupación de las GEORGIAS el 26Abr82, por la "Task Force", presagiaba prontas acciones sobre el objetivo principal de las MALVINAS: Pto ARGENTINO. En efecto, el día 01May82, el REINO UNIDO intentó una maniobra aeronaval, para obtener una victoria rápida sobre la guarnición argentina en las islas.

36. Necesitaba superioridad aérea; para ello, había previsto neutralizar primero, la pista de la Base Aérea Militar (BAM) MALVINAS, con bombardeo de aviones VULCAN, desde la Base norteamericana WIDEAWAKE, en la isla ASCENSION. Luego, aviones

HARRIER del Grupo de Batalla Naval británico completarían su trabajo y también neutralizarían la pista de la Base CONDOR, en DARWIN. A continuación, el Grupo de Apoyo de Fuego Naval realizaría un fuerte cañoneo, se aproximaría el Grupo de Asalto Anfibio y se intimaría a la rendición a la Guarnición argentina.

37. Apreciaba LONDRES que la contundencia de los bombardeos de sus aviones, con lo que esperaba asegurar la superioridad aérea, el cañoneo naval que no podía ser respondido desde tierra y la presencia amenazadora de la Flota serían suficientes para hacer comprender a los argentinos que el REINO UNIDO estaba decidido a emplear la fuerza, con la violencia necesaria. Probablemente, la rápida rendición en GEORGIAS reafirmó su apreciación.

La Batalla del 01May82, por Pto ARGENTINO

38. A las 04:40 del 01May82, un avión VULCAN bombardeó la pista de la BAM MALVINAS, sin lograr neutralizarla. A partir de las 08:30 aviones HARRIER del portaaviones HMS HERMES, bombardearon esa pista y la de la BAM CONDOR, en DARWIN, causando daños de material y pérdidas de personal, pero sin impedir el uso subsiguiente de las instalaciones. La eficacia del fuego antiaéreo desalentó a los pilotos británicos y los obligó a utilizar procedimientos alternativos más prudentes de bombardeo a las pistas, pero sin lograr efectividad.

39. Como estaba previsto, la "Task Force" aproximó sus buques hacia el mediodía, con protección aérea, y comenzó un intenso cañoneo naval, mientras nuestros radares confirmaban el despegue de helicópteros desde los buques de transporte de tropas.

40. Hacia las 16:00, el Alte WOODWARD, ofreció la rendición. Empero, la maniobra de aproximación de la "Task Force" expuso sus buques al alcance de los aviones basados en el continente y la Fuerza Aérea ordenó el despegue de sus cazabombarderos. Sucesivos ataques provocaron averías graves en un destructor tipo D 42 y daños menores en otros buques.

41. El Alte WOODWARD, consideró "desprotegida a la flota" de la acción "persistente" de los pilotos argentinos, y se retiró. (WOODWARD, a "The Economist", 16Mar84).

42. La Batalla del 01May82, negó a la expedición aeronaval británica el cumplimiento rápido de su objetivo, probó el factor disuasivo de una artillería antiaérea bien dispuesta y desnudó la vulnerabilidad de una flota, sin el seguro de una protección aérea total, aún contra aviones antiguos con armamento inadecuado, pero conducidos por tripulantes resueltos. El resultado obligó a LONDRES a rever su estrategia e incrementar su medida, a fin de estar en capacidad para reocupar las islas.

Consecuencias de la Batalla del 01May82

43. La Fuerza Aérea, en su primera acción ofensiva y la artillería antiaérea conjunta, en la defensa de las dos pistas útiles de las MALVINAS, habían rechazado la invasión. Con ello, proporcionaron a su gobierno veinte días de extraordinario valor político para negociar, con el honor a salvo. Simultáneamente, colocaron a LONDRES en una difícil situación que necesitaba un urgente éxito militar para salvar su prestigio de la crítica. Hundir al crucero ARA Grl BELGRANO, fue el [illegible] protegió la dignidad de la [illegible] y de la "Royal Navy", [illegible] se encontraba fuera de la zona de exclusión, que el propio REINO UNIDO impusiera, y no constituía amenaza alguna.

44. La otra finalidad que puede deducirse del ataque al [illegible] BELGRANO, militarmente innecesario, sería la intención de interrumpir el proceso negociador. En ese momento se trataba una propuesta de paz del presidente del PERU, Fernando BELAUNDE TERRY, que contaba con la casi aprobación del Gobierno Argentino y el consentimiento de EEUU y de gran parte de las autoridades británicas aunque no de la Primer Ministro.

45. En efecto, el impacto del hundimiento hirió duramente el ánimo de la JM que resignó la propuesta de paz y, con ello, el objetivo primigenio de "negociación". Probablemente, se ilusionó al magnificar el éxito de la Fuerza Aérea del 01May y sobrestimar las probabilidades de resistencia de la Guarnición de las FFAA en las islas, frente al potencial militar británico.

La Expedición Británica Espera Refuerzos

46. Durante veinte días, la "Task Force" evitó aproximarse en horas diurnas a las islas y realizó un persistente cañoneo naval nocturno, especialmente sobre el área de la BAM MALVINAS.

47. Además, el hundimiento del destructor HMS SHEFFIELD el 04May, a 100 millas al Sur de Pto ARGENTINO por un misil EXOCET AM 39, lanzado por un avión SUPER ETENDARD (SUE) de la Armada y el nuevo rechazo de buques británicos el 12May por cazabombarderos de la Fuerza Aérea, confirmaron al Alte WOODWARD que los aviones con base en el continente serían un fuerte "factor limitativo". (Alte Leo Mc GEOCH, magazine "Naval Forces", LONDON, Jul 82). Esta vez, el HMS GLASGOW, muy averiado, quedó fuera del conflicto y la HMS BRILLIANT sufrió daños menores.

La Batalla de SAN CARLOS. El Asalto Anfibio Británico.

48. Una errónea apreciación del probable lugar de desembarco y la falta de observadores con medios de comunicación adecuados facilitaron que, a partir del 21May82 y por un período de 5 a 7 días, la flota británica desembarcara unos 5000 hombres en las

playas de SAN CARLOS (Bahía AJAX y Pto SAN CARLOS).

49. La maniobra se inició de madrugada, al amparo de la oscuridad y el mal tiempo. Luego, al despejar la niebla matinal, continuó bajo la protección de los buques misilísticos y la cobertura de los aviones HARRIER. Rápidamente desembarcaron unidades que ocuparon las alturas que circundan la bahía y elementos para la protección antiaérea. Con el desembarco de las restantes unidades, todos se unieron para transformar la bahía en una fortaleza que opuso a los cazabombarderos argentinos, temibles barreras de misiles y proyectiles de todos los calibres.

50. No es fácil comprender la entereza de los pilotos argentinos que debieron penetrar esas defensas una y otra vez, sabiendo que antes y después, podían también ser interceptados por las patrullas de aviones HARRIER, al acecho en las rutas casi obligadas de entrada y salida y soportando, en cada intento, el derribo de algún camarada.

51. Durante la maniobra, parte de la flota debió encajonarse en un estrecho espacio que limitaba su movilidad y permanecer allí, por varios días, en expuesta función protectora de los buques de transporte. La Fuerza Aérea conocía las condiciones adversas que le presentaba esa defensa formidable y sabía que no podría rechazarlos, esta vez. No obstante, empeñó todo su esfuerzo y sobrellevó penosas pérdidas, en un intento generoso con el objeto de producir un desgaste que debilitara la capacidad de combate de la expedición para proseguir sobre Pto ARGENTINO. Durante la Batalla de SAN CARLOS se desarrollaron los combates más intensos; ellos exigieron un altísimo costo para ambos.

52. La "Task Force" logró establecer la Cabeza de Playa y cumplió su objetivo. Sus hombres apodaron a SAN CARLOS "The Bomb Alley", "El Callejón de las Bombas" y afrontaron durante esta Operación el hundimiento de los buques HMS ARDENT, HMS ANTELOPE y HMS COVENTRY; la puesta fuera de combate del HMS AMTRIM y HMS ARGONAUT y daños en distinto grado del HMS ARROW, HMS BRILLIANT, HMS BROADSWORD, RFA SIR BEDIVERE, RFA SIR LANCELOT, HMS FEARLESS y HMS AVENGER.

53. Los cazabombarderos de la Fuerza Aérea penetraron y atacaron en SAN CARLOS en 142 oportunidades, perdiendo 20 aviones y 11 pilotos. La Armada lo hizo en 14 y perdió 4 aeronaves y 2 pilotos.

54. El 25May, lejos de allí, a la caza de un portaaviones a 100 millas al Noreste de MALVINAS, un misil AM 39 lanzado por aviones SUPER ETENDARD (SUE) de la Armada, reabastecidos en vuelo por un KC 130 de la Fuerza Aérea, hundió al Portacontenedores ATLANTIC CONVEYOR con una importante carga de helicópteros y otros elementos. Si bien no tomaba parte en el desembarco en SAN CARLOS, su contenido tenía relación directa con el apoyo a las

operaciones terrestres posteriores y, sin dudas, influyó en la decisión británica para el desembarco que se intentó en BAHIA AGRADABLE y provocó "El día más negro de la Flota".

Los Combates por DARWIN

55. A partir del 26May, con pésimas condiciones meteorológicas, la vanguardia de los paracaidistas británicos inició su avance hacia DARWIN que estaba defendida por el Regimiento de Infantería 12 (RI 12), con 687 hombres casi sin comunicaciones y muy limitado armamento y equipo. A las 02:00 del 28May82 comenzó el ataque a la posición argentina, en cuyas cercanías se ubicaba la BAM CONDOR que ya había evacuado sus aviones a la BAM MALVINAS.

56. El día 28May se desarrollaron intensos combates terrestres, con notoria superioridad británica en cuanto a movilidad, armamento, abastecimientos, apoyo de fuego naval y aéreo y adiestramiento y un número equilibrado de "combatientes". Los aviones PUCARA realizaron 12 salidas de apoyo aéreo, desde la BAM MALVINAS, con techos de nubes muy bajas, para ejecutar tareas de "hostigamiento a blancos eventuales", por no contar con un sistema de "guiado" y "marcación" que les permitiera ubicar con alguna precisión los elementos de combate enemigos. Sin embargo, abatieron a un helicóptero en vuelo y averiaron otro en tierra, y proporcionaron alivio temporario de la presión ejercida sobre las tropas.(Brig J THOMPSON, "NO PICNIC" "Eran un enemigo letal")

57. Se perdieron dos aviones, uno por derribo y su piloto prisionero y el otro por choque entre nubes contra un cerro y su piloto fallecido. Los robustos PUCARA regresaban con numerosos impactos de armas livianas (50 o más), lo que redujo la dotación en servicio. Se reforzó el escuadrón con tres aviones trasladados desde SANTA CRUZ, el mismo 28May y con otros tres el 29May.

58. En la madrugada del 29May la situación era ya insostenible. Los Jefes del RI 12 del Ejército y de la BAM CONDOR de la Fuerza Aérea decidieron parlamentar; se acordó un alto el fuego y rindieron sus fuerzas a las 12:00 hs.

El ataque al Portaaviones HMS INVINCIBLE

59. El 30May82, se intentó por tercera vez, la neutralización de un portaaviones de la "Task Force". El HMS INVINCIBLE fue localizado a unas 100 millas al Este de las MALVINAS. El Comando Conjunto dispuso que la inédita operación sería ejecutada por una formación compuesta por dos aviones SUPER ETENDARD, uno de los cuales portaría el último misil AM 39 EXOCET y cuatro aviones SKYHAWK A4C con tres bombas de 250 kg. cada uno. Operarían desde RIO GRANDE, con dos reabastecimientos en vuelo de ida y uno de regreso, desde dos aviones cisterna KC 130 de la Fuerza Aérea.

60. Luego del segundo reabastecimiento a 350 millas al Sudeste de las MALVINAS y a treinta minutos del blanco, descendieron a vuelo rasante. Poco después, los SUE lanzaron el EXOCET a 20 millas del objetivo y viraron de regreso. Los cuatro SKYHAWK persiguieron al misil que se alejaba. A su frente, se dibujó la lejana silueta de un gran buque del que, en instantes, surgió una densa columna de humo. Cuando se aproximaban, uno de ellos fue derribado por un misil y, ya casi encima del buque, su artillería logró destruir al segundo. Los dos restantes lanzaron sus bombas sobre el portaaviones que reconocieron como el HMS INVINCIBLE y regresaron a su base.

61. Solo los británicos conocen los efectos de los impactos. Si hubiesen sido leves o fuese otro el buque dañado, no hubiera sido necesario clasificar este hecho como "Secreto de Guerra". En las horas de descanso, los pilotos competían entre ellos, identificando buques de la "Task Force", con siluetas mostradas fugazmente y, en este caso, no tuvieron dudas.

El Desastre Británico de FITZ ROY

62. Desde el 29May ya se encontraban elementos de avanzada de las fuerzas británicas en las cercanías de las posiciones defensivas en Pto ARGENTINO y, para la primera semana de Mayo, el grueso de los "marines" estaba en posición de iniciar acciones ofensivas. La escasez de helicópteros de transporte [illegible] agravada por el hundimiento [illegible] del "Royal Army" y la [illegible] el estado de los caminos hacían lento y [illegible] terrestre.

63. Tras duras discusiones, con el fin de evitar demoras en el asalto final y una penosa marcha por tierra y apreciando un fuerte desgaste de la capacidad ofensiva de los cazabombarderos de la Fuerza Aérea, se decidió el desembarco directo de algunas unidades del "Royal Army" en la zona de FITZ ROY, a 25 km al Oeste-Sudoeste de Pto ARGENTINO.

64. La Fuerza Aérea fue advertida por el radar del componente aéreo en MALVINAS sobre la presencia de buques en el area de FITZ ROY y la apreciación de un probable desembarco. Por ello, lanzó sus aviones con una simultánea operación de diversión en el Norte de las islas que funcionó, atrayendo a las patrullas de HARRIER.

65. Los ataques sorprendieron a los transportes en Bahia AGRADABLE y sus bombas provocaron el hundimiento del [illegible] GALLAHAD y del LCU FOXTROT 4. [illegible] fuera de combate el [illegible] la HMS PLYMOUTH. Las explosiones y los incendios produjeron las bajas de personal [illegible] importantes de toda [illegible] perdió tres [illegible] la segunda salida, ya sin la ventaja de [illegible], el engaño posible que desviara la atención de los

HARRIER de su función de defensa.

Las Ultimas Misiones de la Fuerza Aérea

66. Después de la ofensiva en Bahía AGRADABLE, ya no se presentaron blancos rentables para los aviones de la Fuerza Aérea con base en el continente, pero continuó apoyando las esfuerzos de las unidades terrestres que defendían honrosamente Pto ARGENTINO, pese a la certeza de un adverso final.

67. Los CANBERRA en operaciones nocturnas y los SKYHAWK y MIRAGE V, DAGGER, durante el día, tuvieron como objetivo los Puestos de Comando Británicos. Los PUCARA realizaron tareas de apoyo de fuego cercano a las unidades que combatían en el Monte KENT y los C 130 mantuvieron el Puente Aéreo nocturno, hasta el último momento.

68. Nada que hiciera la Fuerza Aérea podía ya cambiar el curso de los acontecimientos, pero allí estaban argentinos combatiendo, sostenidos por su sentido del deber y del honor. Las tripulaciones que realizaron estos vuelos habían vivido por sí mismos la experiencia de enfrentarse a los temores del combate y sabían que es más duro en soledad.

La Caída de Pto ARGENTINO

69. Las condiciones meteorológicas se deterioraban con la proximidad del invierno: frecuentes lluvias, tormentas de nieve, fuertes vientos y temperaturas bajo cero castigaron duramente a los combatientes.

70. En la noche del 11/12Jun82 las fuerzas británicas iniciaron el ataque final. Contaban con ventajas significativas:

-Desgaste de las fuerzas argentinas por continuos bombardeos y cañoneo naval desde el 01May, mientras sus tropas estaban frescas para el combate.

-El alcance de la Artillería terrestre y naval que podía batir sus blancos fuera del alcance de la artillería argentina.

-Intenso uso de la capacidad para combate nocturno de su infantería para el que estaban equipadas y adiestradas.

-Aceptable disponibilidad de helicópteros para desplazamientos tácticos durante las maniobras, contra ninguna movilidad argentina.

-Posibilidad de rotar unidades dando oportunidad de descanso a unas y dar continuidad a los combates con otras renovadas.

-Disponibilidad de apoyo aéreo cercano con sistema de guiado y marcación de blancos. Mientras la pista de la BAM MALVINAS se encontraba bajo el fuego aéreo y naval y ya al alcance de la artillería terrestre.

71. Pese a la encarnizada resistencia de las unidades del Ejército y de la Infantería de Marina, la defensa fue cediendo

posiciones y, a las 1000 del 14Jun82, decreció el combate y cesó el fuego, en forma espontánea.

72. En la BAM MALVINAS, el último movimiento fue el despegue del C 130 T-65 a las 20:35 del 13Jun82 luego de trasladar un cañon de 155 mm con su munición. La unidad de la Fuerza Aérea fue el primer objetivo británico, recibió desde el 01May82 130 toneladas de explosivos, resistió hasta el último día y se realizaron más de 1500 movimientos de aterrizajes o despegues desde sus instalaciones durante los 44 días de combate.

73. Luego de varias reuniones se firmó el documento de rendición y se acordó el cese del fuego, a partir de las 23:59 del 14Jun82.

Consecuencias

74. El REINO UNIDO se apoderó por segunda vez de las islas MALVINAS. Con ello, protegió intereses económicos particulares y su gobierno obtuvo un triunfo político con excelentes resultados en su lucha por el poder, aunque debió disimular el costo de su aventura en vidas, buques y aeronaves, con celebraciones de victoria y propaganda patriótica.

75. La Junta Militar sumó al deterioro político, económico y social una derrota militar, pese al sacrificio y esfuerzo de las unidades enviadas al combate sin la preparación mínima para enfrentar un conflicto de esa magnitud con una potencia mundial.

76. La Fuerza Aérea Argentina realizó una tarea que parecía fuera de toda posibilidad lógica y obtuvo resultados sorprendentes, si se comparan sus inadecuados medios con los [illegible] instrumentos de avanzada tecnología de guerra. El 01May82 proporcionó a la JM una oportunidad excelente para lograr un honorable cese del fuego y una solución negociada, acorde con los intereses nacionales que, lamentablemente, no se usufructuó.

77. El conflicto del ATLANTICO SUR contiene innumerables aspectos dignos de análisis desde el juego de los intereses de las potencias con su manifestación en apoyos de todo tipo (diplomáticos, territoriales, materiales, etc.) hasta los procedimientos de empleo de los instrumentos de combate entre los que debe destacarse el factor condicionante del medio aéreo.

78. Se cerró un capítulo del conflicto entre ARGENTINA y el REINO UNIDO. Pero el objetivo nacional de recuperar las [illegible] MALVINAS continúa con [illegible] [illegible] en el sentimiento de todo argent[illegible]

PARTE I CAPITULO V

[illegible] DE SITUACION DEL COMANDO AEREO ESTRATEGICO

Circunstancias preliminares.

1. A mediados de Enero del año 1982, el Brigadier Mayor D. Sigfrido PLESSEL y el Comodoro D. Knud Erik ANDREASEN recibieron, por separado, la orden de trasladarse a PUERTO BELGRANO. Uno, lo hizo con escala en MAR DEL PLATA y el otro, con escala en TANDIL. Arribaron, casi simultáneamente, a la Base Aeronaval COMANDANTE ESPORA. Allí, los esperaba un oficial superior de la ARMADA, quien los condujo a PUERTO BELGRANO, donde fueron atendidos con la proverbial cortesía de los hombres de mar.[1]

2. Al día siguiente, muy temprano, fueron trasladados a una de las dependencias del Estado Mayor del Comando de Operaciones Navales. En ese lugar, se enteraron que el Comandante en Jefe de la FUERZA AEREA los había designado para integrar una Comisión de Trabajo (CT), constituida, además, por dos oficiales superiores de la ARMADA y del EJERCITO.

3. Los dos oficiales de la Fuerza Aérea habían participado, con anterioridad, en innumerables comisiones de trabajo con oficiales de otras FFAA, sobre temas de interés conjunto, tales como: responsabilidades primarias y secundarias en los distintos ámbitos operativos, desarrollo de medios de acuerdo con ellas y en la preparación y conducción de ejercicios de gabinete relacionados con las hipótesis de conflicto. Por lo tanto, se sentían cómodos y preparados para la tarea que imaginaban de estudio de algún asunto importante para la defensa nacional, que suponían originado en un requerimiento de la ARMADA. Solamente esperaban, con cierta impaciencia, conocer el asunto específico del que se trataba.

4. Sin preámbulos, el almirante que presidía la Comisión de Trabajo (CT), leyó un documento que tituló: "La Orientación del Comandante" (Anexo 1). Se trataba de la DIRECTIVA de la Junta de Comandantes en Jefe en ejercicio del Poder Ejecutivo que, como máxima autoridad nacional, ordenaba la planificación de la Recuperación de las Islas MALVINAS. Estaba firmada por el Tte Grl GALTIERI, el Alte ANAYA y el Brig Grl LAMI DOZO.

---

[1] El Brig My D Sigfrido PLESSL, se desempeñaba como Comandante de Instrucción y el Com D Knud Erik ANDREASEN, como Jefe del Departamento Planes y Programas del Comando de Operaciones Aéreas.

5. Escuchaban con atención, creyendo aún que se trataba de un análisis de gabinete, cuando, mientras avanzaba la lectura, comenzaron a advertir detalles que evidenciaban la realidad de algunas circunstancias, difíciles de confundir; no obstante, fué obligada la pregunta: Se tratá de un ejercicio? La respuesta fué categórica: No!. No lo es!. Consideraciones posteriores otorgándole un carácter preventivo, no resultaban convincentes, para oficiales superiores con vasta experiencia en estudios de situaciones de crisis. Aunque este probable conflicto no se mostraba manejado como tal, al no visualizarse un abanico de situaciones y acciones intermedias, o alternativas para ser evaluadas, como parecía imprescindible o, al menos razonable, en un estudio de ese nivel.

6. Un oficial de Estado Mayor sabe que, para planificar una operación armada cuyo efecto perjudicará los intereses de otra nación, es indispensable considerar a ésta, como opositor activo, capaz de desarrollar acciones de todo tipo en salvaguardia de sus propios intereses en peligro. Sabe que debe analizar todas las opciones posibles: desde la aceptación del hecho consumado, hasta el empeño de la totalidad de su poder nacional e incluso de sus posibles aliados, para neutralizar las acciones realizadas en su contra. No es siquiera imaginable suponer, "a priori", una "no reacción militar", o que ésta será "limitada" y no tomar las medidas indispensables para adecuar el propio poder militar, en forma tal que pueda oponerse con alguna posibilidad de éxito frente a las opciones factibles del adversario, sin perjuicio de la preparación cuidadosa de las acciones políticas y, especialmente, diplomáticas, para lograr el consenso y apoyo internacional suficiente y, por supuesto, restárselo al enemigo.

7 Es cierto que el político tratará de evitar que el conflicto llegue al extremo de una guerra y, con especial cuidado, cuando existe una gran diferencia adversa de potenciales comparados, y que el diplomático se esforzará por lograr los acuerdos que apaciguen o retarden la reacción de la nación afectada; pero todos ellos pueden fallar y, los funcionarios involucrados, quedar superados por las circunstancias que creían dominar. Entonces, una escalada puede hacerse inmanejable, al peligrar intereses de alto valor nacional o ser considerados así por el poder político, quien puede ordenar a las FFAA una inmediata intervención. Sobre todo, si no ha estudiado y previsto procedimientos que le permitan una desescalada honorable para retrotraer la situación a un estado de cosas controlable, diplomáticamente en lo externo y políticamente en lo interno.

8. Cuando esto ocurre, es indispensable que las FFAA estén preparadas para enfrentar al enemigo que su gobierno les asignó. Por esa razón, el ámbito de la defensa necesita que el gobierno nacional le señale, con tiempo, cuáles pueden ser sus

probables adversarios y qué hipótesis de conflicto o guerra tendrán que analizar. De acuerdo con tales estudios, el poder político evaluará los factores favorables y desfavorables, decidirá el modo de acción, en función de los intereses nacionales en juego y determinará y ordenará el alistamiento de las Fuerzas Armadas requerido. El no hacerlo, será imprevisión y su efecto: improvisación; y ésta no es concebible cuando están en juego las vidas de los ciudadanos y los intereses nacionales.

9. Se necesita mucho tiempo para conocer con cierta propiedad al enemigo, sus medios, su doctrina de procedimientos y de empleo, su capacitación y su adiestramiento y preparar las fuerzas propias para tener una razonable probabilidad de éxito; o bien, para disuadirlo del empleo de su poder militar, ante la evidencia de los costos que tendrá que afrontar, en relación con la importancia del interés en cuestión, desde "su" punto de vista, no del propio. De allí, surge la necesidad de evaluar la personalidad del gobernante que tomará, seguramente, la decisión política en el otro país; ello también es parte del problema.

10. Por eso, cuando el Brig My PLESSEL y su Auxiliar fueron enterados de que la Junta Militar había considerado, seriamente, recuperar las MALVINAS, no dudaron en considerar al REINO UNIDO como enemigo inminente y, por consiguiente, que de esa reunión de la CT, surgirían directivas de cómo efectuar requerimientos de medios, para un alistamiento apropiado de las FFAA. También, que se delimitarían las responsabilidades de cada Fuerza para no duplicar los esfuerzos y las correspondientes medidas de coordinación en inteligencia, operaciones y logística.

11. Vano esfuerzo de razonamiento lógico! Las fuerzas solamente podrían actuar con los medios disponibles y lo poco que se podría obtener por adquisición cierta, pues se preveía la recuperación de las MALVINAS, para mediados del mes de Mayo.

12. La pregunta surgió casi impensadamente por su obviedad: " Si ocupamos las islas, habrá guerra con seguridad, cuándo y cómo preparamos nuestra fuerza para ese evento?... No será así! -fué la respuesta- "Esta CT ha sido creada para planificar la ocupación de las islas MALVINAS. El Poder Ejecutivo con el Ministerio de Relaciones Exteriores están convencidos, en función de sus vínculos y conocimientos, de la favorable oportunidad para esta acción y cuentan con elementos de juicio suficientes como para desestimar toda posibilidad de una guerra; por consiguiente, solamente debemos planificar LA RECUPERACION."

13. La subordinación a los mandos es un deber que se transforma casi en hábito. Siempre es posible que la información disponible en los niveles superiores de la conducción nacional permitan visualizar una situación, en una forma más completa e integral que la percibida desde otros escalones inferiores, por lo que una natural rebeldía, generada por las dudas sobre la sensatez de una decisión -que se consideraba equivocada- fueron

retenidas en el pensamiento de ambos oficiales y se prepararon para comenzar la tarea de planificación ordenada.

14. Luego de pocos minutos, constataron que todo estaba ya elaborado desde tiempo atrás, especialmente por el grado de detalle de los factores que se suponía debían ser estudiados. En rigor, se trataba de un documento que contenía un proceso de planeamiento completo, al que solamente faltaba insertar la participación del Ejército y de la Fuerza Aérea, en algunos pocos aspectos, y cuya intervención -para el acto de recuperar- podía ser soslayada rápidamente, ante cualquier inconveniente. Así lo demostró la realidad, en los hechos posteriores.

15. La participación de la Fuerza Aérea y del Ejército en la CT, obedecía, casi exclusivamente, a que el Tte Grl GALTIERI -o la Junta- consideraban conveniente que esta acción apareciera, ante el concierto de las naciones, como una operación conjunta de las FFAA. Realmente, los medios de la Armada eran más que suficientes para realizar el desembarco y la recuperación, como seguramente preveía el plan, originalmente. Además, las ventajas operacionales resultaban obvias: Conducción más sencilla, conocimiento personal mutuo, equipamiento, adiestramiento y procedimientos homogéneos; amplia experiencia en ejercicios de gabinete acerca de este particular problema militar operativo, nunca analizado profundamente, al menos, por la Fuerza Aérea. Se comprende también, que fuera el Alte ANAYA, quien propusiera la idea a la Junta.

16. De acuerdo con lo ordenado, se procedió a insertar, en las acciones previstas en el "desarrollo del plan", algunas que podrían estar a cargo del Ejército y de la Fuerza Aérea y se propuso que, la toma del aeródromo, podía ejecutarse mediante una operación a cargo del Grupo de Operaciones Especiales (GOE), transportados en un c-130 "HERCULES", realizando una operación de Asalto Aéreo, en la pista de STANLEY. Se trataba de una acción sumamente expuesta y vulnerable ante sencillas medidas de defensa, por lo cual, debía contarse con una alternativa de simple ejecución. En rigor, tenía poco sentido arriesgar una aeronave de imposible reposición, vital para otras operaciones, en una tarea perfectamente factible por parte de las unidades anfibias que desembarcarían en las cercanías. Esa fué la alternativa prevista en el plan.

17. Al Ejército se le asignó una operación que realizaría con una Sección de Tiradores del RI 25. En efecto, luego de desembarcar con los efectivos del BIM 2, en la playa YORK, al Norte del aeródromo, se trasladaría en un helicóptero "PUMA" de aquella Fuerza, hasta un sector al Oeste de la Casa de Gobierno y bloquearía el camino que la comunica con el Cuartel de los "marines", en MOODY BROOK. De inmediato, se dirigiría a la sede gubernamental, con la tarea de capturar al gobernador.

18. Al soltarse las amarras del "PUMA" del Ejército, en una tormenta, durante la travesía, el helicóptero quedó destruido y el objetivo original del RI 25 fué modificado -pocas horas antes del desembarco- reasignándose el aeródromo para la unidad del Ejército, debido a que las obstrucciones colocadas sobre la pista y el despliegue defensivo de los "marines", impedían el Asalto Aéreo, con el Grupo de Operaciones Especiales de la Fuerza Aérea.

19. La Fuerza Aérea participaría, además, trasladando el personal que permanecería en las Islas, evacuando rápidamente el de las unidades ejecutantes de la recuperación, manteniendo el enlace con sus medios aéreos, proporcionando personal para la administración en el gobierno de las Islas y para el Componente Aéreo del Comando del Teatro de Operaciones MALVINAS, creando una Base Aérea con los servicios concurrentes para el funcionamiento del aeródromo y, obviamente, ejerciendo el control del espacio aéreo circundante, a partir de la instalación de sus medios.

20. El plan estaba completo; sólo faltaba fijar con exactitud la oportunidad. Previo a partir de regreso a BUENOS AIRES, se ordenó a todos los integrantes de la CT, el estricto mantenimiento del secreto.

21. Mientras regresaban, en sus rostros se reflejaba una gran preocupación; estaban convencidos de que habría guerra y que habían sido obligados a realizar un plan esquemático, sin haber tomado conocimiento del proceso habitual de razonamiento lógico que deriva naturalmente en ese plan y está perfectamente previsto, metodológicamente, en el Sistema Nacional de Planeamiento. Ello es, una Apreciación de Estrategia Nacional, de la que debió surgir una Resolución Estratégica Nacional; de esa Resolución, debieron derivarse Directivas a los distintos ámbitos del Poder Ejecutivo y, como consecuencia, elaborarse, en el campo militar, una Apreciacion de Estrategia Militar, con su correspondiente Resolución Estratégica Militar. Todos estos pasos no pueden ser reemplazados por simples discusiones verbales de la Junta y alguno de sus ministros, aunque se trate de geniales estadistas. Ellos no pudieron poseer completa información sobre todos los aspectos propios y del adversario, no pudieron calcular los costos de un posible enfrentamiento, ni sus probabilidades de éxito. Precisamente, la falta de información adecuada obliga a "suponer" y, por cada suposición importante, la técnica (y una elemental prudencia) exige la elaboración de una alternativa (o varias) que contemple la no ocurrencia de la suposición, en la realidad.

22. La decisión de recuperar las Islas MALVINAS, parece adoptarse sobre la base de dos suposiciones, que luego resultaron falsas:

1o) Que el REINO UNIDO consentiría el hecho consumado y no se arriesgaría, mediante una reacción militar importante, a

reocupar las Islas por la fuerza.

2o) Que ESTADOS UNIDOS apoyaría a la ARGENTINA o, al menos, intentaría disuadir cualquier acción militar británica en el ATLANTICO SUR, como lo hizo anteriormente en el área del Canal de Suez.

23. Además, la Junta parece haber imaginado que, obligado por los hechos, el REINO UNIDO no tendría otro camino que "negociar" la soberanía; más que eso, negociar la "forma" de ceder la soberanía a nuestro país. Es decir, una casi total capitulación. Muy embarazoso para el gobierno inglés.

24. Era dificil, para ambos oficiales de la Fuerza Aérea, aceptar las seguridades que les habían dado, sobre que tales circunstancias sucederían de esa manera; no resultaba creíble. Por lo tanto, pensaban, había que prepararse para enfrentar dignamente la alternativa menos favorable.

25. Estaban enfrentados, entonces, con dos problemas militares operativos (PMO) para resolver:

1) El referido a la Recuperación de las Islas, de acuerdo con el Plan elaborado en Pto BELGRANO y

2) El referido a enfrentar una reacción armada del REINO UNIDO. Este debia estimarse con un poder tal que superara ampliamente el que podría oponer la ARA, aún con el apoyo de la FA y del EA, pues no cabía suponer que un país experto en conflictos, asumiría algún riesgo militar con nefastas consecuencias políticas para la primer ministro; la que estaría, además, debidamente asesorada por su gabinete militar. A lo que debe agregarse, la pérdida de credibilidad de un potencia mundial aliada principal de los EEUU, integrante de la NATO, con poder de veto en las Naciones Unidas y un tradicional orgullo nacional.

26. El primero de ellos (Recuperación) parecía sencillo, bastaría con calcular el personal y el material a transportar para la operación en sí misma y para establecer una Base Aérea Militar en el aeródromo de STANLEY, dotándola de los medios necesarios para asistir a un puente aéreo desde el Continente. Asimismo, debería organizarse un Componente aéreo del Teatro de Operaciones MALVINAS, con su correspondiente organismo de control aerotáctico, incluyendo escuadrones de vigilancia y control aéreo, de defensa aérea y alguna unidad aérea con capacidad para ejecutar operaciones efectivas en el espacio aéreo del Teatro de Operaciones MALVINAS. Todo ello con su correspondiente apoyo técnico y sostén logistico.

27. Las Unidades de la Fuerza Aérea están organizadas, desde el punto de vista operativo, en Escuadrones aeromóviles de rápido despliegue (Aéreo), con capacidad autónoma por un corto lapso, luego del cual, deben ser apoyados por otros medios de desplazamiento más lento (Terrestre) que demandan de tres a cinco días para su instalación, dependiendo de la distancia de la unidad de origen a la ubicación del despliegue.

28. Como todas ellas tenían amplia experiencia, por su adiestramiento habitual en despliegues y operaciones en distintos puntos del país, sólo era necesario seleccionar las unidades, proporcionar los datos al Grupo 1 de Transporte y ordenar a éste el planeamiento detallado de la operación específica de traslado del personal y el material.

29. En cuanto al segundo problema operativo, el derivado de una reacción armada del REINO UNIDO, imponía el despliegue de casi toda la Fuerza Aérea para adoptar posiciones relativas favorables en ubicaciones que permitieran alcanzar, desde el continente, el área en la que probablemente se realizarían las principales acciones de combate, en apoyo de la Guarnición MALVINAS. Ello no era posible desde sus asientos normales de paz.

30. La decisión y ejecución de un despliegue de tal magnitud escapaba totalmente a su autoridad y, en la mente de ambos oficiales, estaba presente el tipo de tarea a realizar: operaciones aeromarítimas. La Fuerza Aérea no había desarrollado medios adecuados para tal fin, por cuanto la responsabilidad primaria había sido asignada a la Armada y, sólo a ella, le estaba permitido hacerlo. Los medios de combate que enviaría el REINO UNIDO, rápidamente lograrían el dominio del mar y la Fuerza Aérea tendría que prever la defensa aérea en el territorio continental, debería mantener abierta la ruta para el Puente Aéreo a MALVINAS y apoyar a la guarnición militar en las islas, en su esfuerzo por retener el objetivo reconquistado.

31. Las tareas que surgían de estas razonables conclusiones, incluirían: La exploración y reconocimiento cercano y lejano en el ATLANTICO SUR, para conocer la ubicación y composición de las formaciones enemigas y el ataque a objetivos navales de combate y de transporte o logísticos, como operaciones aeromarítimas de responsabilidad colateral (primaria de la ARMADA); además, las de defensa de los centros de poder y de las unidades desplegadas en el continente, de transporte en el continente y del puente aéreo a MALVINAS, de reabastecimiento en vuelo de las escuadrillas de combate, de cobertura, de velo y engaño y de rescate, como de responsabilidad primaria normal.

32. Todo ello demandaría prever, trasladar y poner en funcionamiento los servicios de las unidades para su alojamiento, racionamiento, reabastecimiento de combustibles, depósitos, defensa aérea, seguridad y defensa terrestre, sanidad, etc.

33. El Jefe del Departamento Planes y Programas del Comando de Operaciones Aéreas, repasó el planeamiento vigente que las unidades habían practicado, tantas veces, y lo encontró adaptable para un despliegue preventivo, considerando una reacción armada del REINO UNIDO. Los aviones de combate estarían en condiciones de alcanzar operativamente las MALVINAS, [illegible] el límite de sus radios de acción. [illegible] de la agilidad y

de la actitud de los pilotos del Comando; empero, le preocupaba la falta de preparación y del armamento adecuado para enfrentar a un adversario naval tan desarrollado tecnológicamente, su letal armamento y su probado adiestramiento.

34. Reconoció rápidamente algunas falencias de gran importancia: la inexistencia de material de gran autonomía provisto de radares de exploración adecuados, la falta de capacidad de reabastecimiento en vuelo en los aviones M V y M III, la limitada cantidad de tanques de combustible expulsables, la existencia de sólo dos aviones reabastecedores, la falta de capacidad para portar misiles aire-aire de los PUCARA, limitado armamento de los helicópteros, la falta de equipos de detección de radares de tiro y de defensa contra misiles en todo el material, la limitada longitud de la pista de Pto STANLEY y su reducida plataforma, la falta de trajes antiexposición para las tripulaciones, la falta de elementos de visión [illegible], entre los más significativos. [illegible] algunas de estas deficiencias [illegible] salvar muchas vidas, por lo que decidió acudir a su Comandante el Brigadier Mayor D Hellmut C WEBER y al Comandante de Defensa, Brigadier Mayor D Jorge Augusto HUGHES.

35. Ambos coincidieron en lo esencial: La decisión era equivocada y, si el conflicto no se manejaba con mucha habilidad, habría guerra. El Brigadier WEBER no dudó un instante y ordenó al Jefe del Departamento Planes iniciar la Apreciación de Situación para una guerra en el ATLANTICO SUR con el REINO UNIDO y establecer los contactos para intentar obtener los elementos necesarios para un conflicto de esa naturaleza. No ignoraba el Comandante de Operaciones Aéreas que daba una orden de cumplimiento difícil ya que, sobre todo el equipamiento para el material aéreo, requiere períodos de obtención muy superiores al disponible en ese momento.

36. El tiempo apremiaba. De acuerdo con lo especificado en èl Plan Esquemático de Campaña elaborado por la Comisión de Trabajo, en PUERTO BELGRANO, la Fuerza Conjunta que se formaría para recuperar las islas MALVINAS debería hacerlo el día D, con centro de gravedad en Puerto STANLEY. El día "D", no sería antes del 15May82.

37. Por lo tanto, la FA, debería elaborar dos planeamientos: El derivado de la orden de la JCJ con el objetivo de "Recuperar para negociar", contribuyente del esquemático de la Comisión de Trabajo, y el autoimpuesto, derivado de la entonces "suposición" de que el REINO UNIDO enviaría una fuerza naval para reocupar su colonia. Metodológicamente, este segundo proceso de planeamiento fué correcto, pues llenaba un vacío de previsión ante el no cumplimiento probable de la suposición de la JCJ de que el REINO UNIDO no reaccionaría militarmente, ante la operación argentina.

EL PLANEAMIENTO DE LA FUERZA AEREA PARA LA RECUPERACION
- Objetivo inmediato: Recuperar.
- Objetivo ulterior: Negociar.

38. El Plan EsquemAtico de Campaña elaborado por la Comisión de Trabajo y aprobado por el Comité militar (JCJ) dejó expresamente aclarado que la factibilidad y aceptabilidad de las operaciones previstas en el documento, para la fecha tentativa del 15May82, estaban condicionadas a la sorpresa estratégica. Si el REINO UNIDO recibía información de preparativos que le hicieran deducir una posible invasión a las islas, podría ordenar un refuerzo militar y adoptar medidas especiales de defensa. Esta condición determinó el adelantamiento de la recuperación al apreciar la Junta que los tiempos se habían acelerado y no parece que dispusieran de otras opciones específicas en beneficio de una mejor posición con respecto a las discusiones por la soberanía. Es evidente que no esperaban ningún progreso por medios diplomáticos, que la única alternativa favorable para lograr el objetivo era la recuperación por la fuerza de las islas y que una espera en la ejecución de las acciones militares previstas podría complicarlas, u obligarlos a renunciar a ese modo de acción.

39. Con ese estado de cosas, pero aún pensando en el día 15May82, la Fuerza Aérea tenía entre manos la tarea de preparar acciones específicas para:

1) Antes del día "D":

- Efectuar reconocimiento fotográfico del objetivo material
- Infiltrar personal para obtener información para el Comando Conjunto y para asegurar las operaciones de asalto anfibio y aéreo.

2) Durante el día "D":

- Ocupar, en forma sorpresiva, a la hora "H", el aeródromo de PUERTO STANLEY (ALFIL) mediante acciones encubiertas y coordinadas con las acciones de asalto anfibio y aéreo.
- Ejecutar una operación aerotransportada y establecer un puente aéreo entre la isla SOLEDAD y el continente para satisfacer los requerimientos emergentes de la situación.
- Ejecutar el control del espacio aéreo, a partir del despliegue de sus medios.

3) Después del día "D":

- Organizar y operar el aeródromo de Puerto STANLEY, para posibilitar las operaciones aéreas, sin solución de continuidad
- Satisfacer todos los requerimientos de transporte por modo aéreo del Comando Conjunto.
- Ejecutar el control del espacio aéreo, en su jurisdicción.
- Desactivar los medios asignados al Comando

Conjunto, de acuerdo con lo que disponga el Comandante.

40. A esta instancia del planeamiento contribuyente inicial, debe considerarse que el Plan de Campaña Esquemático que le da origen, contemplaba como fuerzas en oposición, solamente a las existentes en las MALVINAS (por la suposición de no reacción) y que, una vez ocupada la isla por la Fuerza de Tareas Cönjunta Argentina, se mantendría una guarnición mínima suficiente para apoyar el gobierno militar.

41. En consecuencia, la Fuerza Aérea previó una dotación reducida (120 a 130 hombres) para asegurar el establecimiento de los servicios en el aeródromo: Jefatura, comunicaciones, contraincendio, abastecimiento, seguridad y defensa, terminal aérea de cargas, vigilancia y control aéreo, una escuadrilla de "PUCARA" y de helicópteros, con mínimo apoyo técnico y el Grupo de Operaciones Especiales.

42. Asimismo, previó, con antelación, la ejecución de vuelos de reconocimiento fotográfico para obtener un relevamiento detallado del area donde se realizarían las operaciones para la recuperación. Para esta tarea, se utilizaron aviones del mismo tipo de los que habitualmente efectuaban los procedimientos de verificación de la radioayuda instalada en el aeródromo. Ello pudo efectuarse en forma velada, simulando una falla en el tren de aterrizaje para evitar que los "marines" pudieran notar el equipamiento fotográfico, en lugar del correspondiente al "verificador". Con bastante anticipación se contó, entonces, con excelentes y detalladas fotografías de las costas y terreno de los alrededores de Puerto STANLEY.

43. Con el objeto de transmitir información, se previó el envío del Vivecomodoro GILOBERT, recientemente relevado por el Vicecomodoro GAMEN, como representante en las islas de la Empresa Aérea Estatal LADE (Líneas Aéreas del Estado) que opera la Fuerza Aérea. Debía informar sobre posibles desplazamientos preventivos de los "marines" y facilitar, desde tierra, la operación de Asalto Aéreo que estaría a cargo del Grupo de Operaciones Especiales (GOE). Aquel oficial había establecido estrechas y amigables relaciones con las autoridades locales y colaborado para solucionar problemas sanitarios y educativos de isleños. Fue efectivamente trasladado en oportunidad y, ante la pérdida del secreto de la operación, puesto bajo estricta vigilancia con el resto del personal argentino en las islas, aspecto que trasmitió veladamente al Comando Aéreo Estratégico, además de advertir sobre obstáculos en la pista.[2] A él acudió el Gobernador HUNT y

---

2. Radioconversación con MALVINAS: En ella, se emplean las palabras: "obstáculos" y "alojados", "confortablemente alojados", de acuerdo con el registro en el diario de guerra del CAE. (No de orden 11, GHO 011810 Abr82).

le pidió su apoyo, cuando decidió establecer contacto con el Comandante de la Fuerza de Desembarco, para parlamentar. Posteriormente, se incorporó a la Plana Mayor del Componente Aéreo del TO MALVINAS.

44. El Departamento Planes y Programas del Comando de Operaciones Aéreas, seleccionó las unidades y elementos que deberían ser trasladados para la Recuperación y para el establecimiento de la Base Aérea Militar MALVINAS y el Comandante ordenó al Jefe de la Brigada Aérea I de Transporte la elaboración del planeamiento contribuyente. El Plan se denominó "ARIES 82" y previó los movimientos aéreos de transporte "predispuestos" necesarios. Incluyó también, los destinados al transporte de personal y material requeridos por el Ejército para el traslado de las unidades de apoyo al gobierno militar en las islas y los necesarios para el repliegue de las unidades de la Armada, luego de finalizada la operación de Recuperación.

EL PLANEAMIENTO AUTOIMPUESTO POR LA FUERZA AEREA

-Objetivo inmediato: Alistar los medios propios para evitar improvisaciones operativas y logísticas, ante una previsible reacción militar de envergadura del REINO UNIDO, para intentar la reinstalación de un gobierno colonial en las islas, por la fuerza.

-Objetivo ulterior: Contribuir a la disuasión, estar en la mejor aptitud posible para desgastar el Poder Aeronaval Británico y proporcionar tiempo y argumentos de fuerza al Poder Ejecutivo, en su objetivo de negociación.

45. Aparentemente, el Comando aéreo Estratégico dispondría hasta mediados de Mayo, para alistar la FA sin romper el secreto impuesto. Sin embargo, se debía hacer algo más que planificar la Recuperación. Era imperioso pensar en el después, como lo apreciaban claramente los pocos oficiales superiores de la FA que conocieron inicialmente el asunto, incluido su jefe de Estado Mayor, también integrante de la JCJ, y los que, producida la operación, se enteraron tardiamente. X

46. Las unidades de la FA, estaban desplegadas en sus asientos habituales de paz: MENDOZA, VILLA MERCEDES (SAN LUIS), MARIANO MORENO (Pcia de BUENOS AIRES), RECONQUISTA (Pcia de SANTA FE), TANDIL (Sur Pcia de BUENOS AIRES), PARANA (Pcia de ENTRE RIOS), PALOMAR y MORON (Pcia de BUENOS AIRES) y MAR DEL PLATA. Ninguno de estos lugares podían considerarse posiciones relativas favorables, respecto de las islas MALVINAS y del Teatro de Operaciones Marítimo, en el que, seguramente, se desarrollarían las acciones de combate.

47. Por esa razón, para poder actuar con eficiencia, sería necesario disponer un redespliegue de casi toda la FA. Tal

movimiento debería realizarse lo antes posible, pero no antes de la Recuperación, dada la importancia del mantenimiento del secreto. Además, por no estar previsto en el Plan de Campaña Esquemático de la Comisión de Trabajo, debía ser autorizado por el Comité Militar.

48. Desde hacía más de quince años, la FA había preparado todos los aeródromos seleccionados para el despliegue de las unidades a fin de satisfacer los modos de acción previstos en los planes desarrollados, en función de las exigencias que surgían de las Hipótesis de Conflicto en el marco regional. Ello es, había estudiado la capacidad de soporte de sus instalaciones y subsanado sus principales deficiencias, examinado la capacidad de alojamiento, racionamiento, instalaciones locales de sanidad, abastecimiento, depósitos de combustible, facilidades de comunicaciones, infraestructura de transporte, posibles Puestos de Comando, necesidades de seguridad, etc., considerando las demandas de la unidad en operaciones y las normales de la población local, ya que esta podía quedar desabastecida ante los requerimientos de una cantidad de individuos desproporcionada, en relación con su número habitual.

49. De modo que cada unidad se había trasladado muchas veces, a distintos aeródromos por vía aérea y terrestre y operado en ellos, llevando consigo el personal y los elementos necesarios, de acuerdo con el lugar específico, el tipo de adiestramiento y el tiempo previsto de permanencia. En consecuencia, conocían qué llevar, en qué cantidad y en qué medio, a cada lugar indicado en los planes vigentes.

50. Algunos de esos aeródromos resultaban adecuados para la ejecución de las operaciones que se avizoraba habría que desarrollar en el ATLANTICO SUR; en especial, sobre las Islas MALVINAS, en apoyo de la Guarnición Argentina, si, como se preveía, el REINO UNIDO intentaba su recuperación.

51. Faltaba la autorización previa de la JCJ; por ello, el Comandante de Operaciones Aéreas durante la paz y luego, Comandante Aéreo Estratégico, previa consulta con el Brigadier General LAMI DOZO, autorizó al Jefe del Departamento Planes y Programas de su Comando a trasladarse a la Presidencia, pedir audiencia al entonces Presidente de la Nación e integrante de la JCJ y solicitarle el despliegue de la FA al Sur.

52. El Teniente General GALTIERI, no veía mayor razón para un despliegue de la FA al Sur Patagónico, aunque admitió su justificación en un posible efecto disuasivo. Su opinión, sostenida con convencimiento, era de que no habría guerra. El jefe del Departamento Planes insistió, utilizando argumentos relacionados con el marco regional y la responsabilidad de adoptar todas las medidas preventivas que pudieran evitar sorpresas injustificables. Agregó también que de ser necesaria la

intervención de la FA en una eventual circunstancia desfavorable, encontrándose aún en sus asientos naturales, la reacción sería lenta, difícil e ineficaz.

53. El Presidente accedió, finalmente, y manifestó: "Bueno, si quieren aprovechar este evento para adiestrarse en el Sur, adelante con el despliegue, en cuanto a las unidades del EA, veré qué hago, más adelante". En efecto, luego de la Recuperación, ordenó el desplazamiento de unidades del EA, simultáneamente con el despliegue de la FA.

54. El Comodoro ANDREASSEN informó a su superior sobre la autorización acordada y comenzó de inmediato a desarrollar el Plan de Operaciones que subsanaba, en parte, el vacío de previsiones que la suposición adoptada por la JCJ ocasionaría, al reaccionar el REINO UNIDO y los EEUU, en forma diferente a como aquella y el Ministro de Relaciones Exteriores imaginaron.

55. El resultado fue, en los hechos, que poco después de la Recuperación de las MALVINAS, la FA se ubicaba en los aeródromos que ofrecían posiciones relativas favorables para operar en el Teatro de Operaciones del ATLANTICO SUR.

56. El Comando Aéreo Estratégico, responsable durante la [illegible], del Planeamiento Estratégico Operacional, incluyó en sus planes a todos los medios de la FA e, incluso, a parte del Poder Aéreo Nacional. El esfuerzo principal recaería sobre el Comando Aéreo de Transporte, constituido sobre la base de la Primera Brigada Aérea del PALOMAR, reforzado con aviones civiles y sobre la Fuerza Aérea Sur a quien se le asignaba la mayoría de las unidades de combate (aviones y artillería antiaérea) y de apoyo operativo (comunicaciones, fotografía, vigilancia y control aéreo, etc.)

57. Los Comandos de Material, de Regiones Aéreas, de Personal y de Instrucción conformarían el Comando Logístico de la FA que apoyaría con todos los medios disponibles y de adquisición cierta al Comando Aéreo de Defensa (CAD), Comando Aéreo Estratégico (CAE), Comando de la Fuerza Aérea Sur (FAS) y Comando Aéreo de Transporte (CAT).

58. Se trataría de no agregar nueva doctrina a la sustentada por la Institución. Tampoco se incorporarían nuevos procedimientos a los normales practicados en ejercicios de gabinete o en el terreno, excepto [illegible] ejecución de las operaciones [illegible], aspecto que, desde el principio del planeamiento, se convirtió en una obsesión.

59. Para estudiar procedimientos de ataque a objetivos navales modernos, con el material y armamento disponible y apto para otros fines, se efectuaron numerosos ejercicios de prueba y ensayo, buscando aquellas formas de aproximación que admitieran

una razonable probabilidad de penetrar las defensas y seleccionar el armamento que tal procedimiento permitiría utilizar. En el anexo 13 se describen algunas tareas que , se realizaron durante esa búsqueda de un procedimiento eficaz.

60. Todo proceso de planeamiento tiene un fin preciso e incluye las tareas necesarias a ejecutar para lograr los efectos que darán, como resultado, aquella finalidad. En el ámbito militar, los efectos a lograr están representados por la neutralización de los medios de combate del adversario e impedirle un uso efectivo de ellos y de sus medios de apoyo. En definitiva, (en el caso de la FA) es la bomba o el proyectil que sea, colocado por el piloto sobre el blanco designado, el que logrará el efecto buscado.

61. Por lo tanto, se hace imprescindible estudiar todos lo factores que influyen en el proceso que debería concluir con la concreción de ese efecto deseado, al ordenar una operación determinada. Es decir, por citar algunos: la disponibilidad del avión, del armamento adecuado al blanco y del piloto calificado, situación de la ruta y del area del blanco (distancia, meteorología, perfiles de vuelo, ayudas a la navegación, areas defendidas, etc.), características del blanco en sí mismo (Artillería, misiles, movilidad, protecciones desde otras posiciones defensivas, o de caza interceptora, terreno que lo circunda, resistencia al castigo, etc.); Técnicas de aproximación y ataque, salida, escape y navegación de regreso (si requiere o no reabastecimiento en vuelo, alternativas de fallas causadas por daños al avión, etc.). Todo es considerado en el planeamiento y verificado en el cálculo del esfuerzo requerido estableciéndose los porcentajes probables de fallas en las salidas, durante las navegaciones de ida y regreso, de derribo en el ataque, de impacto en el blanco, etc.

62. En el caso MALVINAS, el efecto a lograr, cada vez, tenía particularidades específicas que se preveían difíciles, extremadamente difíciles. En efecto, la distancia ofrecía graves limitaciones por varios factores: precisión requerida en la navegación, excesivo consumo de combustible, escaso tiempo disponible para encontrar, identificar el blanco y combatir, probabilidad de meteorología adversa en alguno o en varios de los segmentos de la navegación, especialmente en el blanco; la fatiga propia de la travesía sumada a la tensión; mayor probabilidad de fallas,etc.. Por ello, el factor distancia pesaría en forma significativa, no solamente en las probabilidades de causar efectos en cada operación de ataque a ordenar, sino también en la cantidad de misiones que se podrían disponer, una vez que se tuviera información de blancos rentables y en el tiempo total en que la FA podría mantener presencia en las islas.

63. La superioridad aérea se mide según la libertad de acción que se posee para realizar operaciones en el aire, en

determinado sector del espacio aéreo y puede medirse en función del tiempo que cada una de las partes lo utiliza para la ejecución de operaciones efectivas y por el costo en pérdidas que su uso le demanda.

64. Durante el planeamiento del CAE, se percibió, con claridad, que la distancia impediría una permanencia constante de aviones de combate de la FA sobre las islas, de modo que la defensa de las unidades militares de la Guarnición Militar en MALVINAS debería limitarse a la Artillería Antiaérea; el MIRAGE M III, solamente podría permanecer entre 5 y 10 minutos, siempre que permaneciera en altura; si se empeñaba en combate y descendía, ya no tendría combustible para el regreso. Además, la pista era demasiado corta para cualquier avión capacitado para el combate aire-aire y el PUCARA carece del equipamiento adecuado (mira, radar y misiles). Esta situación originó un requerimiento de traslado a las islas de cajones de planchas de aluminio y del equipamiento de construcción necesario para prolongar la pista de STANLEY. Embarcados los elementos en un buque de transporte, finalmente, no pudo efectuar el cruce a las islas por la restricción a la navegación que impuso el REINO UNIDO.[3]

65. Para los problemas de distancia, el CAE consideró el apoyo de aviones bien equipados para facilitar la navegación en los casos que fuera necesario, el refuerzo de estaciones para la información meteorológica que, de todos modos mantendría factores de dificultad eventuales, por las características de la zona y previó el reabastecimiento en vuelo con dos KC 130 para los A4B y A4C, lo que permitiría mejores alternativas de aproximación al area de los objetivos y mayor tiempo de sobrevuelo para la búsqueda e identificación de los blancos. Asimismo, coordinó con la ARMADA el adiestramiento de sus pilotos para el reabastecimiento en vuelo de los SUE. Considerando insuficientes dos aviones reabastecedores, se intentó la adquisición de, al menos, un tercero.[4]

---

[3]. El requerimiento al EMC se realizó el día 03Abr82, para ejecutarse por vía marítima dado el volumen de las máquinas viales necesarias. Las demoras en el embarque por indisponibilidad de bodega hicieron que el buque que las transportaba no efectuara el cruce a tiempo antes del anuncio por parte del REINO UNIDO de la zona de navegación restringida y la carga fue desembarcada en PUERTO DESEADO. De allí llevada por tierra a CRV, luego nuevamente a DESEADO y reembarcada. El buque no cruzó, finalmente.

[4]. Se establecieron contactos para la obtención de aviones reabastecedores en distintos países, especialmente del tipo B-707, cuyos motores de alto nivel de ruido no eran permitidos en los países desarrollados. Por ello, exigía remotorizaciones y era factible conseguirlos a un relativo bajo costo, con las antiguas

66. Los estudios de los factores anteriores, permitieron al CAE apreciar las circunstancias que se presenterian en el proceso de colocar el avión de combate casi frente al objetivo material sobre el que debería lanzar su armamento, a fin de neutralizar su capacidad para desarrollar las operaciones para las que fue diseñado (aeronave, buque, depósito, transporte, etc.). Entonces, era necesario analizar las características de cada blanco: Defensas, robustez, movilidad, tamaño, visualización, area circundante, etc., y la preocupación se centró en los buques de la ROYAL NAVY.

67. Para ello, el CAE acudió a la ARMADA y se realizó, en forma coordinada, una serie de ejercicios con la intervención de las fragatas misilísticas "SANTISIMA TRINIDAD" y "HERCULES", del tipo 42, similares a las que las fuerzas navales del REINO UNIDO enviarían para la supuesta recuperación de las islas, si no se cumplía la suposición del PE. De esos ensayos surgió un procedimiento que era el único que posibilitaba penetrar las defensas misilísticas, permitía a las tripulaciones descargar un armamento adecuado para causar un daño efectivo y les proporcionaba mayor porcentaje de escape exitoso.

68. El procedimiento se apoyaba en una aproximación en vuelo rasante, el armamento estaría constituido por bombas, con el correspondiente retardo para que no abatiera al propio avión atacante y el escape también sería en vuelo rasante, hasta fuera del alcance de los misiles.

69. No se ignoraba que rara vez el blanco naval estaría solo (otros buques y aviones interceptores, a lo que se agregó después, misiles y artillería terrestre y armas livianas de la tropa) y que entonces, el peligro y la probabilidad de derribo sería mayor, pero de todas las opciones este procedimiento era, sin dudas, el de menor riesgo. El cálculo de probabilidades no era muy alentador: oscilaba en el 25% la probabilidad de derribo pero, la probabilidad de impacto en el blanco era aceptable, pasaba del 55%, por avión en posición de lanzamiento.

70. Todas la unidades de la FA tenían adecuado adiestramiento en procedimientos de tiro y bombardeo y, el correspondiente a bombardeo rasante, es el más sencillo y el de mayor porcentaje de impactos. De todos modos, después del

---

turbinas que, sin embargo, habían demostrado un alto grado de confiabilidad. Los aviones eran obtenibles, pero la oportunidad de entrega, por el tiempo que demandaría la construcción de los tanques de combustible y la adaptación de la aeronave, excedía el tiempo previsible de duración de las operaciones, por lo que se desistió. Podrían haber sido entregados hacia fines de junio, lo que se consideró una fecha tardía.

02Abr82, se realizaron numerosos vuelos de bombardeo con el procedimiento seleccionado. Luego de una navegación baja sobre el mar, se concluía con el lanzamiento de bombas contra acantilados de la costa patagónica, elegidos por su altura. Todas ellas explotaron. Faltaba experiencia sobre un blanco real, o mejor, un diseño específico para el caso de un objetivo material blando, como el que resultó ser el aluminio de los cascos de los buques.

71. De todas formas, si la FA hubiera destruido una mayor cantidad de buques, no es probable que, con ello, se hubiese ganado el conflicto. El REINO UNIDO es más que la TASK FORCE, y si no ejecutó operaciones ofensivas sobre el continente es porque las limitó por propia decisión política; empero, si la FAA seguía siendo un problema, a la mayoría de nuestros oficiales superiores no les quedaban dudas que el ataque masivo sería sobre nuestras unidades desplegadas en el sur y que los buques perdidos les serían reemplazados por sus amigos del COMMONWEALTH o facilitados, en préstamo, por los EEUU.[5]

72. Para poder ordenar a las escuadrillas cualquier tipo de ataque a las Fuerzas Navales que el RU pudiese enviar, sería imprescindible contar con la información sobre su ubicación, composición de la formación, rumbo, velocidad y hora de la detección. Con tales datos, se podría intentar el cálculo de su probable ubicación futura, dimensionar una fuerza de ataque adecuada y realizar la operación ofensiva.

73. La Fuerza Aérea, como ya se mencionó, estaba inhibida para desarrollar medios específicos para las operaciones aeromarítimas y no contaba con aeronaves capaces de realizar una exploración aérea eficaz sobre el mar. Como se sabía que le sería requerido hacerlo y por propia necesidad, se intentó adquirir un equipamiento de radar de largo alcance apto para esa función y adaptable a los aviones de gran autonomía disponibles. Todo parecía marchar bien pero, sorpresivamente, el equipamiento citado, fué detenido en el país de origen, justo antes de su embarque. La veda impuesta por las naciones de primer orden funcionó una vez más.

74. Pero, la tarea debía ser realizada de todos modos. La

---

[5]. No tengo tiempo de buscar ahora pero en algún lado leí hasta el nombre de dos buques australianos o neozelandeses (creo que de este último) que se estaban ya aproximando en espera de su necesidad por parte del RU y declaraciones al respecto por parte de un almirante americano en actividad. Con la salvedad de que no los tripularían norteamericanos. Si les proveyeron reabastecedores y armamento parece lógico que así estuviera previsto. Por otro lado es coherente con el ejercicio de poder habitual en las grandes potencias mundiales, aunque más no sea en pos de un orden que podía ser desequilibrado.

ARMADA, disponía solamente de un par de aviones SP 2H "NEPTUNE", de muy escasa velocidad, excesiva antiguedad y frecuentes fallas que solamente volaron al principio de las operaciones. Por ello, se debió acudir a los "HERCULES" C-130 y al B 707, que tan solo disponían de sus radares meteorológicos, con los que debieron confirmar las detecciones, prácticamente, en forma visual, con elevadísimo riesgo. En los hechos, presentaron, inermes, un super expuesto blanco a disposición del criterio del Comandante de la formación naval avistada. El B 707 escapó milagrosamente de varios misiles, en medio del ATLANTICO, a la altura de las costas del Sur del BRASIL y un C-130 fué abatido por aviones SEA HARRIER, cerca de las MALVINAS, al Norte del estrecho SAN CARLOS.[6]

75. Contra un adversario tecnológicamente tan avanzado, sería necesario disponer de algún aviso que advirtiera al piloto sobre la presencia de radares en el éter que lo pudiese estar iluminando; ello le permitiría realizar las maniobras evasivas indispensables para evitar los misiles que, seguramente serían lanzados en su búsqueda. Como ningún avión de la FA disponía de tales equipos, habría que obtenerlos o prever los procedimientos adecuados para reducir la probabilidad de pérdidas seguras. Otros medios, como equipamiento para el lanzado de chaffs (para saturar las pantallas de los radares) y lanzadores de bengalas (para atraer a los misiles con sensores de calor), fueron adquiridos en parte, y construidos, en su mayoría, por la industria local.

76. Asimismo era necesario, dada la baja temperatura de las aguas en el ATLANTICO SUR, la provisión de trajes antiexposición para las tripulaciones que deberían navegar largas horas y combatir en el medio aeromarítimo; sin ellos sólo podrían sobrevivir minutos, en caso [illegible]. Estas vestimentas [illegible] y previstas a las tripulaciones, a medida que se recibieron. Salvaron, efectivamente, muchas vidas.

77. Las ubicaciones previstas en el planeamiento para las

---

6. En este caso, puede advertirse con absoluta claridad el porqué la autoridad política debe adelantar a sus fuerzas armadas, sobre posibles conflictos que, con su accionar en pos de intereses nacionales, puede desencadenar, al interferir con los intereses de otras naciones. Para que esos posibles conflictos no tengan ninguna probabilidad de ocurrencia, la Nación debe carecer de intereses políticos, económicos, sociales o territoriales y, además, ninguna otra nación, al procurar los suyos, molestará a los argentinos. La FA, tuvo que pagar el precio de la improvisación: Primero, por estarle vedado desarrollar medios aptos para una tarea que es evidente deberá asumir, si peligra un interés nacional; segundo, por la imprudencia política de la Junta al imaginar una no reacción por parte del RU, sin medir las [illegible] en forma acertada.

unidades de la FA fuerza: COMODORO RIVADAVIA, SAN JULIAN, RIO GALLEGOS, [illegible]